NOTICE D'INSTRUCTIONS
T-MAXX 3.3 1/10 Réf. TRX4907

Importé en France par : Model Racing Car Tel. : 01.49.62.09.60
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière Fax : 01.49.62.09.73
94370 Sucy En Brie Made in TAIWAN
www.mrcmodelisme.com
Email : mrcfrance@mrcmodelisme.com



INTRODUCTION

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

Nous vous remercions d'avoir fait l'acquisition d'un modèle thermique Traxxas. Ce manuel d'utilisation est destiné T-MAXX 3.3.

Nous savons que vous êtres exaltés à l'idée de faire rouler votre T-MAXX 3.3 sur la piste, mais il est très important que vous preniez du temps pour lire ce manuel d'instructions. Ce manuel contient toutes les procédures de réglage rodage qui vous permettra d'atteindre les performances incroyables que les ingénieurs de TRAXXAS ont mis dans le T-MAXX 3.3. **Même si vous êtes un modéliste expérimenté, il est important de lire, et appliquer les procédures de ce manuel T-MAXX 3.3 est conçu avec des technologies dans le moteur, les suspensions, les transmissions avec lesquelles vous pourriez ne pas être habitué. Faites particulièrement attention aux recommandations concernant le carburant et le rodage du moteur.** La conception avancée du moteur de compétition TRX 3.3 fait qu'il a une procédure de rodage spécifique développée pour obtenir les meilleures performances. Utiliser les procédures traditionnelles réduit les performances et la durabilité.

Le T-Maxx est légendaire pour apporter un équilibre parfait entre la taille, la vitesse, la puissance et l'agilité. Le moteur de course TRX 3.3 fournit une incroyable puissance et il y a peu de chance que vous ayez déjà eu l'occasion jusqu'à maintenant de piloter un véhicule comme celui-ci. De quelle puissance est dotée ce nouveau T-Maxx 3.3 ? La « wheelie bar » est obligatoire et c'est pourquoi elle est installée d'origine sur le véhicule ! Le moteur TRX 3.3. délivre un couple des plus brutales pour des démarrages en trombe, avec des accélérations en « wheeling ». Titillez la gâchette des gaz et le T-Maxx répondre comme un animal en cage qui ne demande qu'à exprimer sa rage. Le nouveau T-Maxx 3.3. est le plus gros des T-Maxx jamais produits.

Soutien à la clientèle de Traxxas

Le soutien à la clientèle de Traxxas vous accompagne dans chaque étape de la procédure. Voir la page suivante pour apprendre les moyens de communiquer avec nous et vos options en matière de soutien.

Démarrage rapide

Ce manuel est prévu d'une trajectoire de démarrage rapide qui décrit les procédures nécessaires pour rendre opérationnel le modèle dans les plus courts délais. Si vous êtes un passionné expérimenté de modèles radiocommandés, vous la trouverez utile et rapide. Lisez bien tout le manuel pour vous renseigner sur des procédures importantes de sécurité, d'entretien et de réglage. Allez à la page 6 pour commencer.

AVANT DE COMMENCER

! Lisez bien et suivez toutes les instructions dans le présent manuel et les matériaux accessoires pour empêcher que le modèle soit endommagé. Le non-respect des présentes instructions sera considéré comme abus et/ou négligence.

Avant d'utiliser le modèle, lisez ce manuel en entier et examinez soigneusement le modèle. Si, pour quelque raison que ce soit, vous décidez que le modèle n'est pas ce que vous vouliez, ne continuez pas l'installation. Si le produit a été utilisé de quelque manière que ce soit, votre marchand d'agrément ne peut absolument pas en accepter le retour ou l'échange.

AVERTISSEMENTS, CONSEILS UTILES, & RENVOIS

Dans le présent manuel, les avertissements et les conseils utiles seront marqués par les icônes ci-dessous. Ne manquez pas de les lire !

! Un avertissement important au sujet de la sécurité des personnes ou des moyens d'éviter d'endommager le modèle et ses composants.

i Conseil spécial de Traxxas pour rendre les choses plus faciles et plus amusantes.

-> Vous renvoie à une page portant sur un sujet apparenté.

SUPPORT

Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60

Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.

Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrcfrance@mrcmodelisme.com

PAGE 3

MESURES DE SECURITE

Chez TRAXXAS, nous désirons tous que vous preniez plaisir avec notre nouveau T-MAXX 3.3. Utilisez votre T-MAXX 3.3 avec bon sens et attention, ce sera passionnant, sécurisant et amusant pour vous et votre entaerage. Si vous n'utilisiez pas votre T-MAXX 3.3 de manière responsable et sécuritaire, vous pourriez causer des accidents et des blessures sérieuses. Les précautions formulées dans ce manuel doivent être suivies strictement pour vous assurer une utilisation en tout sécurité. Vous seul, devez savoir si les recommandations sont suivies et les précautions prise.

POINTS IMPORTANTS A MEMORISER

- T-MAXX 3.3 est très rapide ! T-MAXX 3.3 est conçue pour des utilisateurs expérimentés avec un haut niveau de pilotage. Le moteur de compétition TRX 3.3 est extrêmement puissant et nécessite un pilotage compétant pour le contrôler.
- Le moteur, les freins, l'échappement peuvent devenir extrêmement chauds durant leur utilisation. Faites attention à ne pas toucher ces éléments lors d'un ravitaillement en carburant ou juste après l'arrêt du véhicule.
- **Le carburant pour modèles réduits est dangereux et toxique.** Suivez les recommandations incendies sur le bidon. Le carburant est toxique pour les humains et les animaux. Boire du carburant peut rendre aveugle et est mortel. Manier avec attention.
- Le carburant, spécialement dans une pipette, peut ressembler à une boisson rafraîchissante pour un enfant **gardez le carburant hors de portée des enfants en toutes circonstances. Ne pas laisser des bidons sur le sol ou les enfants pourraient l'atteindre pendant que vous pilotez.**
- **Le carburant est inflammable. Ne pas fumer, faire des étincelles, du feu a proximité du carburant ou de ses valeurs.**
- Une exposition prolongée au gaz d'échappement peut être nuisible. Evitez de respirer les gaz d'échappement. Utilisez votre T-MAXX 3.3 à l'extérieur dans un espace aéré. Ne pas faire tourner le moteur en intérieur.
- N'utilisez pas votre T-MAXX 3.3 de nuit ou lorsque votre contact visuel peut être perdu ou détérioré.
- N'utilisez pas votre T-MAXX 3.3 au milieu d'une foule ou d'un passage piétonnier conséquent. Le T-MAXX 3.3 est très rapide et pourrait blesser ceux qui ne sont pas attentif à sa présence. Gardez les enfants à distance du lieu d'utilisation.
- Puisque le T-MAXX 3.3 est contrôlé par radio, il peut être sujet aux interférences de la part de nombreuses sources. Les interférences radio peuvent causer une perte de contrôle momentanée, gardez une marge de manœuvre dans toues les directions autour de vous par éviter les collisions.
- Le moteur est bruyant. Si le bruit vous indispose portez des protections d'oreilles. Prenez en considération votre entourage ou voisinage en ne roulant pas tôt le matin ou tard le soir.
- **Le plus important est de toujours faire faire preuve de bon sens.**

! Les enfants de moins de 16 ans, ou les pilotes débutants ne doivent pas pilotes le T-MAXX 3.3 sans la supervision d'un adulte responsable et compétant.

LES BATTERIES ET LEURS CHARGES

Votre modèle utilise des batteries rechargeables qui doivent être manipulées avec soin pour leur sécurité et leur durée de vie. Assurez-vous de lire et de suivre toutes les instructions et précautions pour charger et entretenir les batteries. Il est de votre responsabilité de charger et de prendre soin correctement des packs d'accus. En plus des instructions de votre batterie et de son chargeur, trouvez ci-dessous des conseils à garder en mémoire.

• Utilisez le chargeur fourni pour charger la batterie incluse. Référez-vous au paragraphe de la page 17.

- Ne laissez jamais une batterie se charger sans surveillance.
- Enlevez la batterie du modèle lorsque vous désirez la charger.
- Débranchez toujours la batterie du contrôleur électronique de vitesse lorsque le modèle n'est pas utilisé ou lorsqu'il est entreposé ou transporté.
- Laissez la batterie refroidir entre deux fonctionnements (avant de la charger).
- Les enfants doivent être accompagnés d'un adulte responsable pour superviser la charge et la manipulation des batteries.
- N'utilisez pas de packs d'accus qui ont été endommagés.
- N'utilisez pas de packs d'accus dont le câblage a été endommagé, dont les fils ont été mis à nu ou si les connecteurs ont été endommagés.
- Utilisez uniquement des chargeurs destinés à charger des batteries NiMH (tel que le chargeur Traxxas EZ-Peak, référence TRX3030X). Ne tentez pas de les charger avec un courant supérieur à 1 ampères.
- Ne mettez pas la batterie en court-circuit. Cela pourrait provoquer un incendie et de sévères dommages à la batterie.
- Ne brûlez pas ou ne percez pas les batteries. Des matériaux toxiques pourraient s'en extraire. Si vos yeux ou votre peau sont en contact, nettoyez-les abondamment avec de l'eau.
- Stockez vos packs d'accus dans un lieu sec, éloignés des sources de chaleur et des rayons du soleil.
- Les batteries au Nickel Métal Hydride doivent être recyclées ou être éliminées correctement.

DECHETS D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES

(Applicable dans les pays de l'Union Européenne et aux autres pays européens disposant de systèmes de collecte sélective)
Ce symbole sur le produit ou sa documentation indique qu'il ne doit pas être éliminé en fin de vie avec les autres déchets ménagers.
L'élimination incontrôlée des déchets pouvant porter préjudice à l'environnement ou à la santé humaine, veuillez le séparer des autres types de déchets et le recycler de façon responsable.
Vous favoriserez ainsi la réutilisation durable des ressources matérielles.
Les particuliers sont invités à contacter le distributeur leur ayant vendu le produit ou à se renseigner auprès de leur mairie pour savoir où et comment ils peuvent se débarrasser de ce produit afin qu'il soit recyclé en respectant l'environnement.
Les entreprises sont invitées à contacter leurs fournisseurs et à consulter les conditions de leur contrat de vente. Ce produit ne doit pas être éliminé avec les autres déchets commerciaux.

Page 4
OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS

Votre modèle est livré avec un ensemble d'outils métriques. Vous aurez besoin d'acheter d'autres accessoires pour faire fonctionner et entretenir votre modèle que vous trouverez chez votre détaillant.

OUTILS FOURNIS ET EQUIPEMENT

Clé Allen 1,5mm, 2,0mm, 2,5mm	Clé d'écrou d'antenne	Outil multifonction de supension	Clé de 8mm/5mm	Clips de carrosseire
Bougie	Clé universelle	Entretoises de charge initiale et pistons d'amortisseur (sur l'arbre de pièces) voir p.23	Pipette à carburant	Filtre à air
Batterie Ni-MH 7,2V*	Chargeur Batterie Ni-MH*			

* Le modèle de batterie et de chargeur peut être modifié et de ce fait ils peuvent être différents de leur représentation sur les illustrations.

EQUIPEMENT REQUIS (Vendu séparément)

Carburant | 4 Piles alcalines de type AA | Huile de filtre à air | Huile after run pour protéger le moteur de la corrosion | Tournevis plat pour les réglages

ACCESSOIRES REQUIS (Vendu séparément)

Chargeur power TRX (TRX3030x)
Adaptateur DC pour chargeur TRX 12V (TRX3032)
Accus power pack 5 éléments Ni-MH (TRX3037)
Cordon d'alimentation accu RX (TRX3034)

Équipement recommandé

Ces matériels ne sont pas obligatoires pour faire fonctionner le modèle, mais c'est une bonne idée de les mettre dans toute boîte à outils d'un modèle radiocommandé :
- Lunettes de securité
- Colle instantanée de pneu en cyanoacrylate, fluide, qualité amateur (colle CA)
- Couteau à tout faire
- Pinces coupantes de côté et/ou à bec effilé
- Tournevis Philips
- Fer à souder

Page 5
ANATOMIE DU 1/10 T-MAXX 3.3

Moyeu hexagonal
Support d'essieu
Pivot à rotule
Servo de direction
Tringlerie de frein
Interrupteur ON/OFF
Compartiment à batteries
Slipper
Couronne de transmission
Bouchon de réservoir
Démarreur EZ start
Réservoir à carburant
Cardan (demi-cardan)
Durite
Pince coupe moteur
Connecteur pour l'EZ-Start
Plaque de protection
Différentiel
Pare-choc avant
Cellule
Support d'amortisseurs
Amortisseur hydraulique
Triangle de suspension avant
Tirant (Tendeur)
Servo de gaz/frein
Boîtier du récepteur
Support d'antenne
Châssis
Disque de frein
Filtre à air
Transmission
Vis de réglages de boîte de vitesse
Résonateur
Durite de pressurisation
Moteur TRX 3.3
Support de carrosserie
Coude d'échappement
Support de pare-choc
Wheelie Bar

Page 6
DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL

Ce guide est une vue d'ensemble des procédures pour faire fonctionner vote T-MAXX 3.3 de l'ouverture de la boite, au rodage, et aux réglages de votre moteur. Consultez les pages indiquées pour chaque étape détaillée. Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

□ 1. Lire les mesures de sécurité de la page 3
Pour votre propre sécurité, prenez conscience que la négligence et la mauvaise utilisation peut nuire à autrui.

□ 2. Chargez votre batterie de démarrage • Voir la page 17
Le système EZ-Start nécessite une batterie bien chargée (incluse).

□ 3. Installez les piles dans votre véhicule • Voir la page 8
Votre T-MAXX 3.3 nécessite soit 4 pile AA alcalines ou un pack réception 5 éléments (non inclus).

□ 4. Autocollants et installation sur la carrosserie • Voir ci-dessous
Vous aurez besoin d'utiliser la carrosserie pendant la phase de rodage. Il est préférable de coller les autocollants additionnels avant d'utiliser la carrosserie.

□ 5. Installez la batterie de démarrage • Voir la page 17.
Installez et connectez la batterie de démarrage dans le boîtier EZ start.

□ 6. Mettez sous tension le système radio • Voir la page 9
Prenez l'habitude de mettre sous tension l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.

□ 7. Vérifier le fonctionnement du servo • Voir la page 10
Assurez-vous que le servo de direction fonctionne correctement.

□ 8. Tester la portée du système radio • Voir la page 10
Suivez cette procédure pour vous assurer que votre système radio fonctionne correctement à distance et qu'il n'y a aucune interférence émise par des sources externes.

□ 9. Remplissage du réservoir • Voir la page 14
Utilisez la pipette pour remplir le réservoir.

□ 10. Connectez le boîtier EZ Start sur le modèle • Voir lapage 17
Apprenez la bonne manière d'utiliser le système du démarrage EZ Start.

☐ **11. Démarrez le moteur • Voir la page 18.**
Apprenez la procédure correcte de démarrage.
☐ **12. Rodez votre moteur • Voir lapage18**
Suivez exactement les instructions de rodage pour assurer performance et durée de vie à votre moteur.
☐ **13. Réglez votre moteur • Voir la page 20**
Apprenez à régler les pointeaux de mélange pour des performances optimales.
☐ **14. pilotez votre T-MAXX 3.3 • Voir la page 22**
Apprenez à utiliser votre vote de vitesse ainsi que les précautions nécessaires au pilotage.
☐ **15. Entretenir votre modèle • Voir la page 27**
Respectez ces étapes essentielles à la maintenance des performances de votre modèle et gardez-le en excellente condition de fonctionnement.

COLLER LES PNEUS
Les pneus montés sur votre modèle sont déjà collés sur leurs jantes. Les pneus doivent être collés sur leurs jantes pour éviter que celles-ci ne puissent patiner dans les pneus. Les instructions ci-dessous vous sont fournies afin de vous expliquer comment coller des pneus de remplacement sur des jantes lorsque vous en aurez besoin. Utilisez une colle cyanoacrylate spéciale caoutchouc que vous trouverez chez votre détaillant. Vous pouvez collez les pneus sans démonter les roues du véhicule. Pour un maximum de clarté, ces instructions vous illustrent la procédure avec les pneus de démontés.
1. Démontez une roue du véhicule en utilisant l'embout le plus large (8mm) de la clé.
2. Utilisez votre pouce pour écarter le bord du pneu de la jante. Appliquez une ou deux gouttes de colle cyanoacrylate à l'intérieur de l'ouverture puis relâchez le pneu. Par action de capillarité, la colle va se répandre sur le déport du pneu.
3. Recommencez l'étape 2 sur 4 ou 5 emplacements de la jante, jusqu'à ce que le pneu soit complètement fixé sur la jante. Retournez la jante et répétez cette procédure sur la face interne de la roue. Réitérez cette action pour les trois autres roues.
4. Remontez les roues, assurez-vous qu'aucune goupille ne soit tombée des hexagones de roue.

APPLIQUER LES AUTOCOLLANTS
Les principaux autocollants pour votre modèle ont déjà été collés en usine. Les autocollants sont imprimés sur un plastique adhésif prédécoupé permettant de les enlever avec facilité. Utilisez un couteau de modéliste pour soulever le coin de l'autocollant et puis levez-le par son verso.
Pour coller un autocollant, apposez son extrémité et maintenez-la avec votre doigt. A l'aide de votre autre doigt, collez avec douceur et au fur et à mesure l'autre partie de l'autocollant. Cela évitera l'apparition de bulles d'air. Une fois l'autocollant complètement collé, faites glisser votre doigt dessus pour d'une part bien le coller et d'autre part pour chasser les bulles d'air. Observez les photos de la boîte d'emballage du modèle pour connaître l'emplacement de chaque autocollant.

Page 7
RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQ 2,4GHz
INTRODUCTION
Votre modèle comprend le plus récent transmetteur TQ de 2,4GHz de Traxxas avec la fonction Mémoire du Modèle de Traxxas Link™. La conception facile à utiliser du transmetteur provoque le plaisir instantané des passionnés des véhicules radicommandés et, en outre, offre toute une série de fonctions de réglages professionnels pour les utilisateurs avancés - ou pour tous ceux qui sont intéressés à mettre à l'épreuve le rendement de leur modèle. Les canaux de direction et d'accélération sont ajustables grâce aux fonctions exponentiel, point limite et réglage secondaire. Il y a aussi une fonction de taux double de direction et freinage. Beaucoup des fonctions avancées sont commandées par le bouton multifonctionnel, qui peut être programmé pour contrôler des fonctions diverses. Les instructions détaillées (page 29) et l'arbre de menu (page 31) présents dans ce manuel vous aident à comprendre et utiliser les fonctions avancées du nouveau système radio TQ 2,4GHz. Pour des renseignements supplémentaires et des vidéos savoir-faire, visitez Traxxas.com.

TERMINOLOGIE DU SYSTEME RADIO ET ELECTRIQUE
Veuillez vous familiariser avec les termes utilisés par rapport aux systèmes radio et électrique. Ils reviendront souvent à travers le présent manuel. Une explication détaillée de la terminologie et des fonctions de votre nouveau système radio commence à la page 27.
Modulation à spectre étalé de 2,4GHz - Ce modèle est équipé de la dernière technologie en matière de radiocommande. À la différence des systèmes AM et FM qui fonctionnent avec des cristaux de fréquence et sont prédisposés à des conflits de fréquence, le système TQ 2,4GHz choisit automatiquement une fréquence ouverte et assure une résistance supérieure au brouillage et aux «parasites».
Courant - Le courant est une mesure du flux d'électricité passant à travers des dispositifs électroniques, normalement exprimée en ampères. Si vous associez un fil électrique à un tuyau d'arrosage, le courant indique combien d'eau traverse le tuyau.
Bande de fréquence - La radiofréquence utilisée par le transmetteur pour envoyer des signaux au modèle. Ce modèle fonctionne en modulation à spectre étalé à séquence directe de 2,4GHz.
mAh – Ce terme est l'abréviation pour milliampère heure. C'est une mesure indiquant la capacité des packs d'accus. Plus le chiffre est élevé, plus longue sera l'autonomie de la batterie.
Position neutre - La position de repos que les servos cherchent lorsque les commandes du transmetteur sont au neutre.
NiCad - Abréviation pour cadmium-nickel. Ce sont les toutes premières piles rechargeables.Les piles NiCad ont une haute capacité de gestion du courant, une grande capacité de stockage et peuvent durer jusqu'à 1000 cycles de charge. Il faut observer les procédures de charge pour réduire le risque d'apparition d'un «effet de mémoire» et raccourcir la durée de fonctionnement.
NiMH - Abréviation pour l'hydrure de nickel-métal. Les piles NiMH rechargeables sont adaptées au haut courant et très résistantes à l'effet de «mémoire». En général, les piles NiMH ont une capacité de stockage plus grande que les piles NiCad. Elles peuvent durer jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur de crête conçu pour les piles NiMH est nécessaire pour le meilleur rendement.
Récepteur - L'unité radio à l'intérieur du modèle qui reçoit les signaux du transmetteur et les retransmet aux servos.
Servo - Petite unité motrice du modèle qui actionne le mécanisme de direction.
Emetteur – La radiocommande à volant est destinée à envoyer les instructions de gaz et de direction à votre modèle.
Trim – C'est un réglage « peaufiné » de la position neutre des servos. Il se réalise en ajustant les potentiomètres des gaz et de la direction situés sur la face avant de l'émetteur. Remarque : le potentiomètre multi-fonctions peut-être programmé pour ajuster, par exemple, le trim de gaz.
Système radio 3 voies – Le système radio est composé d'un récepteur, d'un émetteur et de servos. Le système utilise 3 voies : une voie pour faire fonctionner les gaz, une voie pour faire fonctionner la direction et une troisième voie optionnelle..

Page 8
MESURES DE SECURITE IMPORTANTES PORTANT SUR LE SYSTEME RADIO
• Pour obtenir la portée maximale, orientez toujours l'avant du transmetteur vers le modèle.
• Ne nouez pas le fil d'antenne du récepteur. Tout noeud sur le fil d'antenne en diminue la portée.
• NE COUPEZ aucune partie du fil d'antenne du récepteur. Couper l'antenne en réduit la portée.
• Étendez le fil d'antenne du modèle aussi loin que possible pour obtenir la portée maximale. Il n'est pas nécessaire d'étendre le fil d'antenne hors de la carrosserie, mais il faudrait éviter d'emballer ou d'enrouler le fil d'antenne.
• N'étendez pas le fil d'antenne en dehors de la carrosserie sans le protéger d'un tube d'antenne, autrement le fil peut être coupé ou endommagé, diminuant ainsi la portée de l'antenne. Nous vous recommandons de garder le fil à l'intérieur de la carrosserie (dans le tube d'antenne) pour éliminer le risque de dommages

INSTALLER DES BATTERIES DANS L'EMETTEUR
Votre émetteur TQ 2,4GHz utilise 4 batteries de type AA. Le compartiment est situé sous le socle de l'émetteur.
1. Retirez le couvercle du compartiment à batteries en pressant sa languette et en le faisant glisser pour l'ouvrir.
2. Installez les batteries en respectant les polarités indiquées dans le compartiment.
3. Réinstallez le couvercle du compartiment à batteries. Celui-ci doit se clipper lors de la fermeture.
4. Mettez sous tension l'émetteur et vérifiez l'indicateur du statut. La LED doit s'allumer en vert.

Si le voyant de mise en route clignote, les piles de l'émetteur sont faibles ou déchargées, voir mal installées. Remplacez les par des piles neuves. Le voyant n'indique pas un niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Référez-vous à la section de Dépannage à la page 30 pour plus de renseignements sur les codes du témoin LED du transmetteur.

INSTALLATION LES BATTERIES DE RECEPTION
Le porte-piles est situé dans le compartiment à batteries. Le compartiment à batteries est identifié à l'aide de l'interrupteur on/off situé sur son dessus.
1. Retirez le couvercle en dévissant les deux vis 3x10mm à tête bombée.
2. Retirez le porte-piles et installez-y 4 piles AA alcalines. Assurez-vous de bien respecter les polarités en les comparants à celles figurant sur le compartiment à batteries.
3. Insérez le porte-piles dans le boîtier de réception.
4. Guidez les fils du porte-piles à travers les fentes du compartiment à porte-piles. **Si les fils ne sont pas correctement placés, ils risquent d'être coupés provoquant ainsi une panne du système radio et de ce fait une perte radio.**
5. Réinstallez le couvercle et revissez les vis.

Pour éviter toute perte de contrôle de votre modèle, il est important d'arrêter votre modèle dès les premiers signes de faiblesse des batteries de réception, cela pour éviter toute perte de contrôle. Les signes visibles d'affaiblissement des batteries est un temps de réponse plus long de la direction et une portée radio plus courte.

! Si le système radio ne fonctionne pas alors que l'émetteur et le récepteur sont allumés, vérifiez dans ce cas l'installation des batteries.

Page 9

i – Fail-Safe automatique

L'émetteur TQ 2,4GHz et le récepteur sont équipés d'un système « fail-safe » automatique qui ne nécessite aucune programmation de l'utilisateur. Dans le cas où il y aurait une perte de signal ou une interférence, les gaz vont automatiquement retourner en position neutre et la direction sera maintenue dans la dernière position transmise par l'émetteur. Si le « failsafe » s'active lorsque vous faites fonctionner votre modèle, déterminez la raison pour laquelle vous avez une perte de signal et résolvez le problème avant de faire fonctionner à nouveau votre modèle.

REGLES POUR LA RADIO

- Mettez sous tension votre émetteur en premier et éteignez-le en dernier. Cette procédure vous aidera à éviter que votre émetteur ne reçoive un signal émis par un autre émetteur, ou d'une autre source et de ce fait de perdre le contrôle de votre modèle. Votre modèle est muni d'un sytème « fail-safe » pour éviter ce genre de mésaventure mais avant tout la meilleure protection contre ce type de déconvenue est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
- Afin réaliser la liaison entre l'émetteur et le récepteur, ce dernier doit être mis sous tension au moins 20 secondes avant que l'émetteur soit allumé. La LED de l'émetteur va clignoter en rouge rapidement pour indiquer l'échec de la liaison. Si vous avez ratez cette procédure, éteignez l'émetteur et recommencez de nouveau.
- Allumez toujours l'émetteur et le récepteur avant de démarrer le moteur. Ne jamais couper la radio pendant que le moteur tourne. Le bouton ON/OFF du véhicule, allume et éteinte le récepteur. Il n'arrête pas le moteur.
- Utilisez toujours dans votre système de radiocommande de nouvelles piles ou des batteries chargées récemment. Des batteries qui sont faibles limiteront automatiquement les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur. Une perte de signal radio pourra provoquer la perte de contrôle de votre modèle.

1 – Tout d'abord mettez sous tension votre émetteur.
2 – Branchez la batterie.
3 – Mettez sous tension le modèle

REGLAGES DE BASE DE LA RADIOCOMMANDE

Réglage du neutre des gaz

Le réglage du neutre des gaz est situé sur le devant de l'émetteur et modifie la course de la gâchette des gaz. Modifiez ce réglage en pressant cet interrupteur et en faisant glisser sur la position désirée. Il y a deux réglages de disponibles :
50/50 : Il permet d'obtenir une course équivalente pour la marche avant et pour la marche arrière
70/30 : Il permet d'obtenir une course plus importante pour la marche avant (70%) et par conséquent moins pour la marche arrière (30%).

Le réglage 50/50 est impératif pour le T-MaxxC 3.3 avec le moteur TRX 3.3.

Trim de direction

Le trim électronique de direction est situé sur le devant de l'émetteur et permet le réglage du neutre (point central) de la voie de direction.

Potentiomètre multi-fonctions

Le potentiomètre multi-fonctions peut être programmé afin de contrôler diverses fonctions. D'usine le potentiomètre multi-fonctions est configuré pour contrôler la sensibilité de la direction, connu sous le nom d'« exponentiel » ou « expo ». Lorsque le potentiomètre est tourné complètement à gauche (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), l'expo n'est pas activée et la sensibilité de la direction est linéaire (c'est le réglage le plus utilisé). Lorsque le potentiomètre est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, de l'expo est ajoutée, ce qui a pour conséquence de diminuer la sensibilité de la direction. Cette sensibilité se concrétise à travers l'angle sur lequel va s'opérer la course des roues vers la gauche ou vers la droite par rapport au centre. Pour plus de détails sur l'exponentielle de la direction, référez-vous à la page 10.

UTILISER LA RADIOCOMMANDE

La radiocommande TQ 2,4GHz a été pré-réglé en usine. Le réglage devrait être vérifié avant de faire fonctionner le modèle au cas où ce dernier aurait été chahuté pendant son expédition. Il faut :

1. Mettez l'interrupteur de l'émetteur sur ON. La LED de statut de l'émetteur doit s'illuminer en vert (elle ne clignote pas).
2. Allumez le récepteur sur le modèle. L'interrupteur est situé sur le support d'amortisseurs arrière.
3. Installez le NITRO 4 TEC de sorte que les roues avant soient décollées du sol.
4. Tournez à droite et à gauche le volant de direction situé sur l'émetteur pour vérifier rapidement le bon fonctionnement du servo de direction. Vérifiez également le mécanisme de la direction afin de vous assurer qu'il n'y ait pas de jeu ou de point dur. Si la direction fonctionne lentement, assurez-vous que vos batteries n'aient pas une tension faible.
5. Lorsque vous regardez au dessus de votre modèle, les roues avant doivent être pointées de façon droite vers l'avant. Si les roues sont légèrement décalées vers la gauche ou l'arrière, réglez doucement le trim de direction situé sur l'émetteur pour rectifier cela et faire en sorte que les roues soient bien droites.
6. Actionnez la gâchette des gaz de l'émetteur et vérifiez le fonctionnement du servo correspondant. Lorsque la gâchette est actionnée en appuyant, le carburateur soit s'ouvrir. Lorsque la gâchette est repoussée, le frein doit fonctionner.
7. Une fois les réglages réalisés, éteignez le récepteur de votre modèle puis ensuite votre émetteur.

! Souvenez-vous que vous devez toujours mettre sous tension en premier l'émetteur TQ-3 et l'éteindre en dernier pour éviter que votre T-Maxx 3.3 n'endommage quoi que ce soit. N'éteignez jamais votre émetteur lorsque le moteur est en fonctionnement.

Page 10

Test de portée de la radio

Avant de faire rouler votre modèle, vous devrez effectuer un test de portée de votre radiocommande pour vous assurer qu'il fonctionne correctement.

1. Mettez sous tension votre système radio et vérifiez son fonctionnement comme décrit dans la section précédente.
2. Demandez à un ami de maintenir le modèle. Assurez-vous que ni les mains, ni les vêtements ne soient en contact avec les roues ou toutes autres pièces en mouvement du modèle.
3. Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit droite. En conservant l'émetteur dans vos mains, marchez de façon à vous éloigner du modèle jusqu'à vous rendre à une distance suffisamment éloignée pour faire fonctionner le modèle.
4. Testez de nouveau les différents contrôles de votre émetteur pour être sûr que le modèle réponde correctement.
5. Ne tentez pas de faire fonctionner le modèle si vous rencontrez des problèmes avec le système radio ou si vous faites face à des interférences externes de signaux radio à l'endroit où vous vous trouvez.

- **Une vitesse élevée nécessite une grande distance**

Plus vite vous pilotez votre modèle, plus rapidement vous atteindrez la limite de la portée de votre radiocommande. A 100 km/h, un modèle peut réaliser 30 mètres par seconde ! Vous en aurez des frissons mais faites attention à garder votre modèle à portée. Si vous voulez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximale, placez-vous au centre de l'aire de fonctionnement de votre véhicule, pas trop éloigné et de manière à piloter votre véhicule en face de vous. Afin de maximiser votre portée radio, cette technique vous permettra de conserver votre modèle à proximité de vous et ainsi de faciliter sa vision et son contrôle. **Ce n'est pas un problème à quelle vitesse ou à quelle distance vous pilotez votre modèle, conservez toujours un espace adéquat entre vous, le modèle et les autres. Ne pilotez jamais directement vers vous-même ou vers les autres.**

Instructions de liaison TQ 2,4GHz

Pour un fonctionnement optimal, l'émetteur et le récepteur doivent « se lier » de façon électronique. **Cela a été réalisé pour vous en usine.** Vous aurez peut-être besoin de relier le système ou de lier un émetteur ou un récepteur additionnel. Pour cela, veuillez suivre ces instructions. Remarque : le récepteur doit être branché à une source d'alimentation de 4,8-6,0v (nominal) pour sa liaison. L'émetteur et le récepteur doivent être situés à au moins à 1,50 mètre l'un de l'autre.

1. Appuyez et maintenez le bouton SET situé sur l'émetteur tout en le mettant sous tension. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter lentement en rouge. Relâchez le bouton SET.
2. Appuyez et maintenez le bouton LINK situé sur le récepteur tout en le mettant sous tension le contrôleur électronique de vitesse en pressant le bouton EZ-Set. Relâchez le bouton LINK.
3. Lorsque l'émetteur et le récepteur ont leur LED qui est illuminé en vert, le système est alors lié et prêt à fonctionner. Vérifiez que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Sensibilité de la direction (Exponentiel)

Le potentiomètre multi-fonctions de l'émetteur TQ 2,4GHz a été programmé pour agir sur la sensibilité de la direction (connue également sous le nom "exponentiel"). Le réglage standard de la sensibilité de la direction est « normal » (zéro exponentiel). Cela se traduit concrètement avec le potentiomètre tourné complètement à gauche de sa course. Ce réglage procure une réponse linéaire du servo : le mouvement du servo de direction correspondra exactement avec l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. Tournez le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre de la gauche vers la droite. Cela aura pour conséquence d'apporter de l'exponentiel négatif et ainsi de diminuer la sensibilité du servo. Ce qui se concrétisera par un servo qui sera moins réactif autour du neutre. En augmentant la sensibilité, le servo se rapprochera des limites de sa course. Plus vous tournerez le potentiomètre, plus la modification du mouvement du servo de direction sera prononcée. Le terme « exponentiel » provient de cet effet ; la course du servo se modifiera de manière exponentielle en fonction de l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. L'effet exponentiel est indiqué en pourcentage. Plus grand est ce pourcentage, plus important est l'effet. Les illustrations ci-dessous montrent comment cela fonctionne.

Sensibilité de la direction normale (0% exponentiel)

Dans cette illustration, la course du servo de direction (et avec celui-ci, le mouvement des roues du train avant du modèle) correspond précisément à l'ordre émis par le volant de l'émetteur. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Sensibilité de la direction diminuée (Exponentiel négatif)

En tournant le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de la direction du modèle se verra diminuée. Remarquez qu'une grande course du volant de l'émetteur engendra une petite course

pour le servo. Plus vous tournez le potentiomètre, plus l'effet sera prononcé. Diminuez la sensibilité de la direction vous aidera à piloter sur des surfaces peu adhérentes. Lorsque vous pilotez à haute vitesse, ou sur un circuit doté de grandes courbes, les ordres de direction donnés au volant de l'émetteur doivent être doux. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Course de rotation du volant de l'émetteur
Course de rotation effective du modèle

Expérimentez ! Essayez différents degrés de l'exponentiel. Il est aisé de revenir à ''zéro'' si vous n'êtes pas satisfait de l'effet. Il n'y a pas d'effet contre indiqué lors de l'utilisation de l'exponentiel. N'importe quel réglage peut vous apporter du confort à piloter. La meilleure manœuvrabilité de votre modèle sera le « bon réglage ».

INSTALLER L'ANTENNE
L'antenne de réception a été ajustée et installée en usine.
Lorsque vous réinstallez l'antenne, glissez tout d'abord le fil d'antenne par la partie inférieure du tube d'antenne jusqu'à ce que le fil atteigne l'extrémité du tube sous le capuchon noir. Ensuite insérez le tube d'antenne dans le support en vous assurant que le fil passe bien dans l'encoche du support. **Ne pliez pas ou n'entortillez pas le fil d'antenne ! Regardez la colonne de droite pour obtenir plus d'informations.**

i Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

Page 11
LE MOTEUR DE COMPETITION TRX3.3
Le moteur de compétition TRX 3.3 est la dernière génération des moteurs Nitro TRX. La cylindrée supérieure et son système de distribution fournit une puissance de premier ordre tout en maintenant les caractéristiques de puissance linéaire et la facilité de réglage. Des tests rigoureux et une fabrication contrôlée ont permis d'atteindre une puissance et des performances sans compromis qui change le prêt-à-rouler en prêt à faire la course.

Le moteur de course TRX 3.3 constitue une approche complète du système. Chaque élément du moteur, du filtre à air, au coude d'échappement est fabriqué avec attention pour fonctionner en harmonie avec les autres éléments du moteur. Chaque élément se couple les uns avec les autres afin de tirer la puissance maximum. Le moteur de course TRX 3.3 est conçu pour être tolérant sur les variations de réglages et pour tourner dans des conditions atmosphériques différentes telles que changement de température, d'humidité, d'altitude.

Afin d'obtenir la plus grande durée de vie et de conserver le moteur de course TRX 3.3 dans les meilleures conditions de course, il est recommandé d'effectuer une maintenance régulière. La première cause d'usure prématurée et de panne est le manque de soin et d'entretien.

RODAGE
Le moteur de course TRX 3.3 est fabriqué avec les tolérances les plus faibles et nécessite une procédure spécifique de rodage afin de réaliser le meilleur ajustement des pièces internes du moteur. Il est important que suiviez impérativement les nouvelles procédures de rodage afin d'obtenir les meilleures performances et durée de vie pour votre moteur de course TRX 3.3. Le rodage dure entre 1 et 2 heures. Les anciennes méthodes de rodage telles que tourner sur un banc au ralenti pendant plusieurs « réservoirs » ou faire tourner le moteur, réglé riche, pendant les 4 premiers réservoirs ne permettent pas d'obtenir les meilleurs résultats. Suivez la procédure de ce manuel.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR
La poussière est le pire ennemi de votre moteur. Un filtre à air propre est indispensable pour une grande durée de vie. Dû à la nature performante du moteur TRX 3.3, un effet d'aspiration important est crée afin d'aspirer un grand volume d'air à haute vitesse au travers du carburateur. Ce modèle est équipé d'un filtre à 2 étages très performant qui nécessite que le préfiltre soit nettoyé et huilé à chaque heure d'utilisation, et que le premier filtre soit nettoyé et huilé toutes les 3 à 4 heures. Un ensemble filtre pré-huilé supplémentaire est fourni avec le modèle pour vous encourager à entretenir votre filtre à air.

ENTRETIEN APRES UTILISATION
Pratiquez un entretien après utilisation du moteur pour éviter que la corrosion ne s'installe dans les parties internes du moteur. Le carburant attire naturellement l'humidité et la corrosion peut s'installer très rapidement à l'intérieur du moteur si elle n'est pas enrayée.
Quelques minutes passées, avant et après l'utilisation de votre modèle, vous assureront de longs moments d'utilisation plaisante.

VOCABULAIRE A CONNAITRE
Vous trouverez ces mots au cours des paragraphes de ce manuel.
.15 - .15 ou ''15'' : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 2.5 fait 15 inches cube ou 2.5 centimètre cube. Le nom ''TRX 2.5'' vient de la cylindrée du moteur.
.20 - .20 ou ''20'' : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 3.3 fait 20 inches cube ou 3.3 centimètre cube. Le nom ''TRX 3.3'' vient de la cylindrée du moteur.
ABC - Abréviation pour aluminium bronze et chrome. Cela correspond au type de construction du moteur. Un piston aluminium coulissant dans une chemise en bronze chromé. Le TRX 3.3 est un moteur ABC.
Filtre à air - Situé au-dessus du carburateur afin d'éviter à la poussière destructrice de rentrer dans le moteur. L'ingestion de poussière est la cause première de pannes moteur. C'est pourquoi un moteur ne doit jamais tourner sans son filtre à air.
BDC - Point mort bas : Position basse du piston dans la chemise.
Rodage - Procédure utilisée sur un moteur neuf, cela prépare le moteur au fonctionnement normal. Cette procédure peut être différente suivant les moteurs. Suivez les instructions de TRAXXAS pour un rodage correct.
Carb - Abréviation de carburateur.
Carburateur - Le carburateur vaporise le carburant avec l'air de sorte que le moteur puisse brûler le mélange. Il y a 2 types de carburateur, le carburateur à tiroir et le carburateur à boisseau. Le TRX 3.3 utilise un carburateur à tiroir de qualité supérieure.
Appauvrissement - Cela apparait lorsque le moteur accélère et que le mélange de carburant devient suffisamment pauvre pour permettre au moteur de tourner très vite. Cela se concrétise par une diminution de la fumée à l'échappement et une augmentation forte des tours moteur.
Chambre de combustion - La chambre de combustion est usinée dans le bas de la culasse. C'est l'endroit où la bougie enflamme le carburant. La forme de la chambre de combustion est optimisée pour une meilleure explosion du carburant.
Bielle - La bielle transfère le déplacement du piston sur le vilebrequin. Le moteur de course TRX 3.3 utilise une bielle couteau. Sa forme aérodynamique lui permet de « trancher » dans le mélange air/carburant pressurisé dans le carter.
Carter - C'est le corps du moteur qui supporte toutes les pièces mécaniques qui tournent.
Vilebrequin - C'est l'arbre principal du moteur qui supporte l'ensemble bielle/piston.
Ailette de refroidissement - Les ailettes de refroidissement sont fraisées dans la culasse et le carter pour évacuer la chaleur du moteur. La chambre est évacuée lorsque l'air passe au travers des ailettes. Il est important de garder les ailettes propres de toute poussière ou saleté pour conserver le refroidissement optimum.
Culasse - Partie ailetée en aluminium, placée en haut du moteur afin de dissiper le plus de chaleur. La chambre de combustion est usinée à sa base.

Page 12
Dyno - Banc dynamométrique. Appareil permettant de mesurer précisément la puissance et le couple sur toute l'échelle des tours/minute.
EZ Start - Système électrique de démarrage embarqué TRAXXAS. Le système est constitué d'un boitier de démarrage et d'un démarreur électrique à réduction embarqué pour entrainer le moteur.
Appairage - Habituellement utilisé pour la chemise et le piston. Si l'appairage est serré, le piston va légèrement coincer au point mort haut (PMH) et le moteur possède une bonne étanchéité et compression. Si l'appairage est libre, la compression est faible et l'ensemble chemise/piston doit être remplacé.
Extinction - Se produit lorsque le moteur s'arrête à haute vitesse. C'est la faute à un mélange trop pauvre ou une panne de bougie.
Carburant - 16% ou 25% : Pour utiliser le TR 3.3 vous avez besoin de carburant. Les références 16% et 25% correspondent au pourcentage de nitrométhane contenue dans le carburant.
Mélange - C'est le rapport carburant/air déterminé par les réglages du pointeau sur le carburateur.
Durite - Tube silicone épais qui transporte le carburant du réservoir vers le carburateur.
Bougie incandescente - Située sur la culasse au sommet de la chambre de combustion. Elle contient un filament qui rougit et chauffe lorsqu'une tension lui est appliquée. Lors du démarrage moteur, la chaleur de la bougie enflamme le mélange air/carburant et active le processus de combustion.
Chauffe bougie : Cet accessoire se fixe sur la bougie et fournit la tension nécessaire pour allumer le filament de la bougie. Cela s'appelle aussi un allumeur. Les moteurs équipés du système EZ Start n'utilisent pas cet accessoire.
Pie d'échappement (résonateur) - C'est le tube en aluminium qui connecte le système d'échappement à la lumière d'échappement du moteur. La longueur et le diamètre de la pipe sont choisis avec attention pour obtenir le plus de puissance possible du moteur.
Pointeau principal - Permet de régler le mélange air/carburant pour les hautes vitesses.
Ralenti - Vitesse à laquelle le moteur tourne lorsque la gâchette d'accélérateur de la radiocommande est au neutre.
Vis de ralenti - Située sur le corps du carburateur. Cette vis règle le ralenti du moteur.
Pauvre - Condition de fonctionnement où le moteur ne recoit pas suffisamment de carburant (par rapport à l'air disponible). Les symptômes produisent une surchauffe du moteur, ou le moteur tourne peu puis cale particulièrement à haute vitesse. C'est une condition dangereuse qui doit être corrigée immédiatement car cela peut détruire le moteur.
Appauvrir le mélange - Tourner dans le sens horaire, soit le pointeau principal soit la vis de richesse pour diminuer la quantité de carburant reçue par le moteur.
Pointeau de richesse - Pointeau qui contrôle le mélange air/carburant pour les faibles vitesses.
Pointeau - Robinet constitué d'une aiguille conique agissant sur un orifice adapté et qui contrôle le débit de carburant.
Nitro - Abréviation de nitrométhane. Composant du carburant qui améliore

la combustion et la puissance. Nitro s'utilise par opposition aux modèles électriques radiocommandés.
Proportion de nitro - Quantité de nitro utilisée dans le carburant. Généralement quantifiée en pourcentage du volume total du carburant, les moteurs TRAXXAS sont optimisés pour des carburants avec 10 à 20%. Le carburant avec un taux à 33% peut être utilisé en course.
Joint torique - Joint caoutchouc en forme de « O » utilisé pour l'étanchéité.
Echappement - Abréviation pour « échappement accordé ».
Piston - Pièce interne du moteur reliée à la partie supérieure de la bielle, et qui se déplace de haut en bas dans la chemise. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion.
Lumière - Les lumières sont des ouvertures dans la chemise qui permettent au carburant vaporisé de pénétrer dans la chambre de combustion, et aux gaz brûlés de s'évacuer. La forme et l'emplacement des lumières sont un facteur déterminant de la puissance.
Pré-filtre - Elément extérieur au filtre à air dans un filtre à 2 étages. Il procure un premier niveau de filtrage pour le moteur. La plupart des poussières et débris sont arrêtés par ce filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque heure d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.
Filtre principal - Elément interne du filtre à air dans un filtre à deux étages. Il procure un second niveau de filtration après le pré-filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque 3 à 4 heures d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.
Amorçage - Permet manuellement au carburant d'aller du réservoir au carburateur. Cela est parfois nécessaire après un arrêt prolongé du moteur et que tout le carburateur contenu dans la durite soit retourné dans le réservoir. Sur les modèles TRAXXAS, cela peut être effectué en branchant avec le doigt la sortie d'échappement pendant 1 à 2 secondes pendant que l'on démarre le moteur.
Reprise - Réponse du modèle lors de la mise des gaz, et la manière d'accélérer de celui-ci.
Riche - Condition de fonctionnement où le moteur recoit trop de carburant par rapport à l'air disponible. Il est mieux de faire tourner un moteur légèrement riche afin d'augmenter sa durée de vie. Un mélange trop riche fournit de mauvaises performances avec une fumée excessive et du carburant non brûlé sortant de l'échappement.
Tr/mm - Nombre de tours du vilebrequin par minute.
Chemise - Elément interne du moteur qui dirige le piston. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion. La chemise d'un moteur TRX est usinée en bronze puis est ensuite chromée « dur ».
Carburateur à tiroir - L'accélération sur un carburateur à tiroir s'affiche par le va et vient d'un tiroir dans le corps du carburateur. Ce type de carburateur est plus performant car il produit un passage d'air moins restrictif qu'un carburateur.
Calage - Lorsque le moteur s'arrête de fonctionner, généralement à cause d'un réglage de mélange incorrect ou une panne d'essence.
TDC (Point mort Haut) : Point le plus haut de la course du piston dans la chemise.
Echappement accordé : Un pot d'échappement accordé est fabriqué à partir d'une chambre en métal ou composite, avec des chicanes et est conçu pour extraire le plus de puissance du moteur.
Appairage - Processus d'ajustage qui se produit durant le rodage sur les pièces internes en mouvement dans certaines circonstances précises.
WOT - Abréviation pour « plein gaz ».

Page 13
ILLUSTRATION DU MOTEUR TRX 3.3.
Filtre à air double mousses
Vis de ralenti
Bougie
Pointeau
Protection de tête de culasse
Gicleur
Culasse
Buse
Engrenages EZ-Start
Carburateur
Moteur « EZ-Start »
Volant moteur
Vis de reprise
Vilebrequin
Cloche d'embrayage
Support moteur
Carter moteur
Levier des gaz
Bloc d'alimentation « EZ-Start »
Câble d'alimentation du chauffe-bougie
Câble de masse
Connecteur EZ-Start
Câble positif
Câble Négatif
Pince à durit
Durite de pressurisation
Résonateur
Durit
Sortie d'échappement
Réservoir

Page 14
LE CARBURANT
Il est impératif d'utiliser le bon carburant dans votre moteur TRX 3.3 afin d'obtenir les performances maximum et une grande durée de vie. Le carburant META GP doit être utilisé pour assurer une lubrification correcte, des performances et un réglage facile. Le carburant META GP a été essayé sur des milliers de moteurs, de sorte que vous pouvez compter chaque jour sur de grandes performances.
• META GP est le seul carburant 100% certifié pour une utilisation avec les moteurs TRAXXAS.
• Le META GP est fabriqué avec le mélange exact des meilleurs lubrifiants naturels et synthétiques pour permettre une excellente accélération, avec les meilleures performances sans sacrifier la durée de vie.
• Tous les composants du carburant sont sélectionnés parmi les meilleurs disponibles puis mélangés. Ils sont expressément adaptés aux caractéristiques métallurgiques et thermiques des moteurs TRAXXAS.

Vous pouvez utiliser des carburants nitro de 10%, 16% et 25%. Essayer d'utiliser toujours le même pourcentage et évitez les changements. Nous vous recommandons, si vous effectuez le rodage avec un pourcentage de carburant, de le conserver ensuite pour le fonctionnement normal. Si vous changez de pourcentage, n'oubliez pas réajuster votre mélange air/carburant.

CHOIX DU POURCENTAGE DE NITRO
La question habituelle est : Quelle est la différence entre les carburants 10%, 16% et 25% ?
En augmentant le pourcentage de nitro dans le carburant, cela équivaut à augmenter le taux d'oxygène dans le processus de combustion. Le mélange brûle plus efficacement, améliore la combustion et fournit plus de puissance.
Si le nitrométhane est augmenté, la quantité des autres composants du carburant doit être augmentée dans la chambre de combustion afin de maintenir un mélange air/carburant parfait. C'est pourquoi le mélange doit être enrichi légèrement (sur le pointeau principal, d'environ ¾ de tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 20% à 33%, d'environ ½ tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 10% à 20%). Cela permet un débit de carburant plus grand dans le moteur, permet un meilleur refroidissement même aux réglages les plus pauvres.

Si 33% de nitro augmente la puissance, on pourrait croire que l'on peut utiliser un carburant au-delà de 33%. En réalité, il y a des limitations techniques. Les moteurs sont conçus pour fonctionner dans une certaine plage de pourcentage de nitro. La manière dont la chemise est usinée, la taille de la chambre de combustion et d'autres facteurs déterminent combien de nitro peut être utilisé dans le moteur. Le moteur TRX 3.3 r »pond parfaitement à une utilisation avec un maximum de 33%de nitro, avec des températures plus faibles, plus de puissance, une accélération plus linéaire. Augmenter le pourcentage de nitro au-delà de 33% peut rendre nécessaire des modifications du moteur (lumières, joint de culasse etc) pour éviter des problèmes de démarrage et de réglage.
Il y a des limites à la quantité de nitro qu'un moteur peut utiliser pour augmenter la puissance. Les pourcentages plus faibles de nitro ont leurs propres avantages. Le nitro est un composant cher du carburant de sorte qu'un mélange à 10% est plus économique pour l'utilisateur. Le mélange à 10% de nitro permet une latitude plus grande sur les réglages du pointeau pour une mise au point plus facile.
Lorsque vous utilisez le META GP, l'utilisation de grands pourcentages de nitro n'use pas le moteur plus rapidement. Certains carburants (non Traxxas) à fort pourcentage de nitro diminue les lubrifiants en espérant augmenter les performances. Nous vous recommandons avec insistance de ne pas jouer avec l'investissement que représente votre moteur, et d'utiliser le META GP pour des performances constantes et une durée de vie prolongée.

A PROPOS DES AUTRES CARBURANTS
Peut-on utiliser d'autres carburants ? Il y a d'autres carburants qui peuvent donner des performances satisfaisantes, cependant ils peuvent vous coûter cher à long terme, en diminuant les performances, réduisant la durée de vie et les facilités de réglages.
Seuls les carburants contenant à la fois de l'huile synthétique et de l'huile de ricin sont recommandés.
Chacun à sa propre opinion à propos des carburants. L'équippe technique de TRAXXAS a passé de longues années pour concevoir les moteurs de course TRX. Personne ne sait mieux que quiconque les besoins en carburant des moteurs TRAXXAS que les ingénieurs de TRAXXAS. Nous vous recommandons fortement de ne pas jouer avec votre investissement dans le moteur et d'utiliser le carburant META GP conçu pour le moteur TRX 3.3.

CONSERVATION DU CARBURANT
• Suivre les indications et avertissement indiqués sur le bidon.
• Fermez sérieusement le bidon : Certains composants du carburant peuvent s'évaporer rapidement et dégrader la composition du carburant.
• Ne pas stocker le carburant dans la pipette. Vider le carburant frais inutilisé de la pipette vers le bidon immédiatement.
• Ne mélangez pas un carburant ancien avec un carburant neuf. Ne mélangez pas différents types de carburants entre eux.
• Stockez votre carburant dans un endroit frais et sec éloigné des sources de chaleur, d'étincelles et de combustion.
• Lisez et suivez les instructions de ce manuel page 3.

DANGER ! Le carburant pour modèles réduits est un poison pour les humains et les animaux. Boire du carburant peut provoquer la cécité et la mort. Manipulez le carburant avec attention et considération. Gardez toujours le carburant à distance des mineurs. Lorsque vous pilotez, ne laissez pas votre pipette à carburant sur le sol où un enfant pourrait s'en accaparer. Suivez avec précautions les avertissements figurant sur le bidon. Le carburant est inflammable. Utilisez le carburant uniquement en extérieur. Conservez le carburant en dehors de toutes sources pouvant provoquer la combustion (chaleur, étincelles, flammes, etc.).

REMPLISSAGE DU RESERVOIR

Utilisez une pipette pour remplir le réservoir du T-MAXX. Pour remplir la pipette de carburant, videz l'air en appuyant dessus et insérez l'embout dans le bidon de carburant puis relâchez la pipette. Au fur et à mesure que la pipette grossit, le carburant pénètre à l'intérieur.

Pour faire le plein de votre réservoir, soulevez le bouchon muni d'un ressort de rappel, insérez l'embout de la pipette et pressez la pipette pour remplir le réservoir. Faites le plein du réservoir jusqu'à atteindre la base de la goulotte de remplissage. Refermez le bouchon de réservoir et assurez-vous que ce dernier soit bien fermé.

Mise en place du joint d'étanchéité du réservoir

Le joint d'étanchéité du réservoir est important pour le fonctionnement du moteur. Le réservoir est pressurisé par le système d'échappement pour assurer le débit de carburant. Si le réservoir fuit, c'est que le joint n'est pas suffisamment étanche, une entrée d'air sera créée et de ce fait le moteur aura un fonctionnement erratique et sera difficile à démarrer. Si cela est nécessaire, le joint en caoutchouc pourra être ajusté pour améliorer l'étanchéité en vissant la vis située sous le réservoir.

Page 15

LE FILTRE A AIR

Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est spécialement conçu pour fournir des performances maximum tout en protégeant votre moteur des saletés et de la poussière. N'utilisez que le filtre fourni. Vous n'améliorerez pas les performances de votre moteur en utilisant un autre type de filtre et vous risquez d'endommager votre moteur à cause d'une mauvaise filtration.

Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est constitué de 3 pièces :

1. Une base en caoutchouc
2. A Logement plastique constitué de 3 éléments
3. A Elément « pré-filtre » (mousse externe)
4. A Elément de filtre « primaire » (mousse interne)

Vous devez nettoyer la mousse externe pré-filtre après chaque heure d'utilisation, même si le filtre apparaît propre. **L'élément de filtre primaire (la mousse interne) doit être nettoyée toutes les 3~4 heures de fonctionnement. Cela comprend aussi la période de rodage. Nettoyez votre filtre après le rodage.** La poussière (invisible à l'œil) et les saletés se déplacent constamment à l'intérieur du filtre lorsque le moteur tourne. Même si vous ne voyez pas de saleté sur le filtre, elle est présente à l'intérieur de la mousse dès que le moteur a tourné. Si vous dépassez les intervalles recommandés de nettoyage, vous risquez d'endommager votre moteur. Les dommages ou l'usure dû à l'ingestion de saletés sont faciles à détecter et sont l'une des causes principales de pannes moteur prématurées.

INSTRUCTION DE NETTOYAGE DU FILTRE

1. Déposez le filtre de l'entrée du carburateur en tirant sur l'ensemble fermement sur le côté. **Ne pas tirer droit.**
2. Retirez la mousse externe.
3. Nettoyez les 3 éléments du filtre dans de l'eau chaude savonneuse (le détergent vaisselle est utilisable), effectuez cette opération 2 fois.
4. A l'aide d'une serviette propre, séchez minutieusement la mousse externe.
5. Huilez la mousse avec de l'huile pour filtre. Utilisez l'huile TRAXXAS (TRX5263) ou une huile spécifique de qualité pour mousse de filtre à air pour moto tout terrain ou quad. Appliquez 30 gouttes d'huile à filtre TRAXXAS réparties à parts égales sur le dessus, dessous et sur les côtés de la mousse. Malaxez la mousse pour bien répartir l'huile partout. La mousse peut être colorée par l'huile, et cela indique une bonne répartition de l'huile. Ne pas enlever l'excès d'huile.
   Note : Ne pas utiliser l'huile de filtre à air pour autre chose que le filtre à air. Ce n'est pas un lubrifiant.
6. Remontez le filtre et fixez-le sur le carburateur en vous assurant que le caoutchouc est bien fixé sur le carburateur, sans prise d'air ou interstices.

Instructions de nettoyage de la mousse interne (toutes les 3~4 heures d'utilisation)

1. Retirez le collier rilsan du filtre à air et enlevez-le de la buse du carburateur. Ensuite enlevez le filtre à air du carburateur en le tirant fermement sur le côté. Ne l'enlevez pas en le tirant tout droit.
2. Enlevez la mousse externe.
3. Enlevez la vis 3x6mm située sur le dessous du support de mousse. Retirez le disque plastique et la mousse externe.
4. Nettoyez les éléments filtrant en les lavant minutieusement avec de l'eau chaude savonneuse (du liquide vaisselle fonctionne très bien). Recommencez pour les mousses filtrantes.
5. Séchez complètement les mousses internes et externes à l'aide d'une serviette propre. Séchez également les autres pièces qui constituent le filtre à air.
6. Huilez la mousse interne en appliquant 24 gouttes d'huile spéciale filtre à air et appliquez 30 gouttes sur la mousse externe.
7. Remontez le filtre à air puis installez-le sur le moteur. Assurez-vous que le coude en caoutchouc du filtre à air soit parfaitement fixé à la buse du carburant.

LE CARBURATEUR

Comment fonctionnent les réglages du carburateur.

Le carburateur possède plusieurs fonctions. Il contrôle la vitesse du moteur en restreignant l'entrée d'air et de carburant du moteur. Il vaporise le carburant (présence de gouttelettes de carburant dans l'air) et contrôle le mélange air/carburant pénétrant dans le moteur (quantité d'air pour une quantité de carburant déterminée).

Pour vous aider à une meilleure compréhension du réglage du moteur et sa nécessité, voici une brève explication du processus de combustion du mélange air/carburant dans votre moteur.

Afin de fournir la pression à l'intérieur du cylindre qui provoque la puissance, le moteur brûle un mélange air/carburant. Pour obtenir une combustion correcte, l'air et le carburant doivent être mélangés dans de bonnes proportions. C'est le travail du carburateur, de mélanger l'air et le carburant (vaporisation) dans des proportions correctes pour une combustion optimale. C'est le rapport air/carburant idéal. Le rapport air/carburant nécessité par le moteur reste constant. A cause des conditions atmosphériques (température, humidité, altitude etc) des vannes de débit de carburant sont nécessaires (pointeaux) afin de maintenir le rapport air/carburant idéal quelque soient les conditions atmosphériques. Par exemple, l'air froid est plus dense (plus de molécules d'air) pour un volume d'air donné et donc nécessite plus de carburant (molécules de carburant) pour maintenir le rapport air/carburant correct. Un air plus chaud est moins dense (moins de molécules d'air) et de ce fait nécessité moins de carburant pour maintenir le rapport air/carburant correct. Les pointeaux sont là pour régler la quantité de carburant fournie pour mélanger (vaporiser) avec la quantité d'air disponible.

LES POINTEAUX

La quantité de carburant contrôlée et vaporisée dans le carburateur est mesurée à l'aide des 2 pointeaux de mélange : Le pointeau principal (haute vitesse) et la vis de richesse (basse vitesse). La vis de richesse contrôle le débit de carburant au ralenti et aux faibles vitesses. Le pointeau principal contrôle le débit de carburant de mi gaz à plein gaz. Deux pointeaux sur le moteur TRX 3.3 fournissent un contrôle précis du rapport air/carburant tout au long de la variation de vitesse du moteur.

Page 16

Le débit de carburant maximum est toujours contrôlé par le pointeau principal. Cela fonctionne comme le robinet sur le tuyau d'arrosage du jardin. Tournez dans le sens horaire pour le fermer et dans le sens anti-horaire pour l'ouvrir. Lorsque les gaz sont au ralenti ou jusque mi gaz, la vis de richesse contrôle le débit au niveau de l'arrivée de carburant (contre-pointeau) dans le venturi. Ce second robinet agit comme l'arroseur placé au bout du tuyau d'arrosage. Lorsque vous accélérez à partir du ralenti, la vis de richesse augmente le débit au niveau du contre pointeau. Cela permet une augmentation du débit de carburant avec un débit d'air plus important. Si les gaz augmentent encore, la vis de richesse sort complètement du contre pointeau permettant un débit maximum. A ce moment le débit de carburant est contrôlé par le pointeau principal (haute vitesse). En utilisant la comparaison avec le tuyau d'arrosage, lorsque l'arroseur est plein ouvert au bout du tuyau, c'est le robinet qui contrôle alors le débit d'eau.

! Les performances du moteur sont directement liées au mélange air/carburant. Enrichir le mélange égale à augmenter la quantité de carburant dans le mélange, appauvrir le mélange égale à diminuer la quantité de carburant dans le mélange.

- En appauvrissant légèrement le mélange, on obtient une combustion plus efficace et plus de puissance, mais avec moins de lubrification.
- En enrichissant légèrement le mélange, on obtient plus de lubrification, un moteur moins chaud mais avec moins de puissance.

Le réglage du moteur consiste à trouver l'équilibre entre les 2 : Une puissance élevée selon vos besoins tout en maintenant une bonne lubrification pour une durée de vie du moteur élevée. Le réglage optimal du mélange air/carburant est plutôt riche afin de fournir une certaine marge de sécurité contre des conditions pauvres si certaines variables changent (température d'un jour sur l'autre).

Les réglages de mélange se comptent en nombre de tours de pointeau à partir de la position fermée. D'usine, les réglages de mélange sont effectués pour le rodage. Ne changez pas les réglages d'usine tant que le moteur n'a pas tourné et que vous soyez capable d'effectuer les réglages mineurs nécessaires suivant le carburant, la température, l'altitude.

Les réglages s'effectuent en 1/8 ou 1/16 de tour de pointeau. Si le moteur est ''dur'' au point mort haut (PMH) voir les instructions Page 34 pour ''libérer'' le moteur.

REGLAGE DU RALENTI

La vis de réglage de ralenti contrôle la fermeture du tiroir du carburateur. Lorsque le servo de gaz est au neutre, le tiroir doit buter contre la vis de ralenti. Utilisez toujours la vis de ralenti pour contrôler le ralenti. N'utilisez pas le trim des gaz de votre émetteur pour régler le ralenti. Le ralenti doit être réglé au minimum possible tout en maintenant un fonctionnement fiable.

! REGLAGES D'USINE DES POINTEAUX

- Pointeau principal (haute vitesse) : 4 tours à partir de la position fermée.
- Vis de richesse (ralenti à basse vitesse) : La vis de richesse doit affleurer le bord du tiroir.

Utilisez les réglages d'usine pour le rodage ou lorsque les réglages ont été perdus.

Page 17

SYSTEME DE DEMARRAGE ELECTRIQUE TRAXXAS EZ START

Le Traxxas EZ START (TES) fournit la commodité de démarrage du moteur de votre NITRO 4 TEC à l'aide d'un démarreur électrique, en appuyant sur un bouton.

- Le EZ Start consiste en un boitier de contrôle, et d'un démarreur électrique embarqué.
- L'alimentation du système EZ START est fournie par une batterie rechargeable de 7.2V installée dans le boitier de contrôle.
- La bougie du moteur est alimentée automatiquement par le EZ START, éliminant l'utilisation d'un chauffe-bougie séparé.
- La tension de la bougie reste constante quelque soit la charge demandée par le démarreur électrique.
- La diode LED de bougie sur le boitier de contrôle indique l'état de la bougie.
- Le mécanisme d'entrainement du moteur TRX 3.3 est protégé contre les retours du moteur lors du démarrage.
- Le circuit de protection Swart Start évite les dommages au moteur en coupant l'alimentation sur le moteur ou si l'électronique dépasse les limites de sécurité.

CHARGE DE LA BATTERIE DU EZ START

Utilisez le chargeur fourni pour recharger la batterie du EZ Start fournie.

1. Branchez le chargeur dans une prise. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer vert.
2. Connectez la batterie sur le chargeur. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer rouge indiquant le processus de charge.
3. La durée de charge de la batterie est d'environ 4 heures et demi. Le voyant LED du chargeur s'allume vert lorsque la charge est terminée.

INSTALLATION DE LA BATTERIE EZ START

1. Appuyez sur le verrou à l'extrémité du compartiment pour ouvrir le boitier (A).
2. Connectez une batterie 7.2V complètement chargée sur le connecteur interne (B).
3. Tournez sur elle-même la batterie 2 ou 3 fois, cela enroule les fils sur eux-mêmes et aide à maintenir la batterie dans le compartiment (C).
4. Mettez la batterie dans son logement et mettez les fils en place.
5. Refermez le boitier (D).

UTILISATION DU EZ START

Le boitier de contrôle EZ Start se connecte sur une prise à 4 plots au centre de la voiture NITRO 4 TEC 3.3. Lorsque vous appuyez sur le bouton rouge du boitier de contrôle, le démarreur commence à tourner, entraine le moteur et allume la bougie.

Partant du principe que tous les réglages et la préparation est correcte, le moteur doit démarrer immédiatement.

Chacun des deux voyants LED du boitier de contrôle doit s'allumer vert lors du démarrage. Si l'un des deux voyants ne s'allume pas, il y a un défaut sur la fonction indiquée.

Si le voyant LED de la bougie ne s'allume pas, la bougie peut être défectueuse ou déconnectée. Si le voyant LED du moteur ne s'allume pas et que le démarreur ne fonctionne pas, le EZ Start est en mode protection.

! Il est normal que votre bloc alimentation « EZ-Start » devienne tiède après une utilisation répétée.

MODE PROTECTION

Le boitier EZ Start utilise la technologie SMART START pour contrôler l'état du système et détecter les pannes. Le boitier contrôle la charge sur le moteur EZ Start. Si la charge devient excessive, l'alimentation est coupée afin d'éviter un endommagement couteux pour le moteur et le boitier de contrôle. Cela se passe, par exemple, lorsque le moteur est noyé durant le démarrage. Le démarreur fonctionne au début, mais lorsqu'il y a trop de carburant dans la chambre de combustion et que cela bloque le moteur, le démarreur ralenti à cause de la charge supplémentaire. Le circuit de protection coupe alors l'alimentation du démarreur. Attendez au moins 3 minutes pour laisser refroidir le démarreur et le circuit électronique se réarmera automatiquement. Utilisez ce moment pour chercher et éliminer ce qui a causé cette charge excessive sur le démarreur.

Lorsque le bloc alimentation « EZ-Start » est en mode protection, attendez au moins trois minutes avant de tenter de démarrer le moteur, ceci afin de laisser au moteur du démarreur le temps de refroidir.

UTILISEZ UNE BATTERIE DE DEMARRAGE PUISSANTE ET BIEN CHARGEE

Une batterie de démarrage faible ou incomplètement chargée peut ne pas délivrer une puissance suffisante afin de faire tourner le moteur à une vitesse adaptée et passer les compressions du moteur. Un moteur neuf possède un appairage serré de la chemise et du piston. C'est un appairage conique entre le piston et la chemise nécessaire pour obtenir de bonnes performances. Assurez-vous d'utiliser une batterie de qualité et bien chargée (les batteries neuves nécessitent plusieurs cycles de charge avant d'atteindre la tension et la capacité complète). Ceci est particulièrement important avec un moteur neuf qui a besoin de rodage. Si le moteur bloque au PMH voir P34 les instructions pour le libérer.

ARRET DU MOTEUR

Couper l'interrupteur de la radio, n'arrête pas le moteur !

Pour arrêter le moteur, utilisez le coupe carburant pour couper l'alimentation du moteur. N'oubliez pas de l'ouvrir lorsque vous démarrer votre moteur.

Evitez d'arrêter le moteur en bouchant avec votre doigt la sortie d'échappement, spécialement après une journée de pilotage. Cela laisse plus de carburant non brûlé dans le moteur, pouvant conduire à de la corrosion. **Attention à ne pas toucher le pot d'échappement après l'utilisation car cela peut être brûlant.**

Page 18

RODAGE DE VOTRE MOTEUR DE COURSE TRX 3.3

Le moteur de course TRX 3.3 utilise un montage chemise/piston ABC (Aluminium-Bronze Chrome) sans segmentation. Ce dessin particulier de moteur repose sur un appairage soigné du cylindre et du piston pour l'étanchéité du cylindre. **Le rodage est nécessaire pour obtenir cet appairage précis de la chemise et du piston pour créer la meilleure étanchéité. C'est pourquoi le rodage est important pour obtenir les meilleures performances du moteur.**

Allouez-vous environ 1h/1h et demi par jour pour effectuer la procédure de rodage. Le rodage s'effectue en cinq réservoirs de carburant pour votre T-MAXX 3.3. **Vous devez attendre jusqu'à ce que le moteur soit complètement rodé avant de maintenir des hauts régimes.** Les meilleures performances obtenues de votre moteur de course TRX 3.3 durant son rodage le seront grâce à votre soin et votre patience/

Pendant le rodage, votre moteur peut sembler mal fonctionner, avec des performances instables, calages fréquents, bougies brûlées. Ce sont les troubles normaux que les moteurs ont. De nombreuses personnes ne rencontrent pas ces symptômes avec les moteurs TRX. **Nous vous recommandons de changer la bougie par une neuve après la procédure de rodage.**

PROCEDURE DE RODAGE

L'objectif durant le rodage est de varier et limiter le régime moteur. Cela s'effectue en accélérant et en arrêtant le moteur à différentes étapes pendant les 5 réservoirs de carburant. Au fur et à mesure du rodage, la durée et l'intensité de l'accélération augmentera progressivement. Des hauts régimes soutenus ne sont pas autorisés avant le sixième réservoir. Effectuez le rodage sur une surface large et plate.

Le NITRO 4 TEC est très rapide et durant les réservoirs 4 et 5 vous aurez besoin de beaucoup de place pour son utilisation. Accélérez et freinez doucement. Des accélérations et des freinages brusques peuvent faire caler le moteur inutilement.

- Les carburants de rodage ne sont pas recommandés. Utilisez le carburant que vous utiliserez ensuite habituellement.
- Si possible, évitez de roder votre émetteur lors de journées très froides ou très chaudes (voir Page 26).
- Surveillez le niveau de carburant. Ne roulez pas avec le réservoir presque vide. Rouler dans ces conditions appauvrit le mélange. Cela peut conduire à une bougie brûlée et de hautes températures du moteur.
- Ne croyez pas rodez votre moteur TRX 3.3 au ralenti sur un banc. Cela procure de mauvais résultats.
- Ayez toujours des bougies de rechange. Le processus de rodage peut créer des dépôts sur la bougie et la détruire.
- Changez ou nettoyez votre filtre à air après le rodage.
- Suivez scrupuleusement les instructions pour chacun des 5 premiers réservoirs.
- Ne faites jamais fonctionner votre T-Maxx 3.3 en intérieur. Lorsque le moteur TRX 3.3 se met à émettre des gaz, faites évoluer votre modèle en extérieur, dans un lieu qui soit bien ventilé.

->Veuillez vous référer à la page 3 pour vous rappeler des points importants à respecter.

DEMARRAGE DU MOTEUR TRX 3.3 POUR LA PREMIERE FOIS

Avant de démarrer votre moteur TRX 3.3 pour la première fois, assurez-vous d'avoir lu toutes les instructions et précautions de ce manuel. Suivez scrupuleusement les instructions de rodage réservoir par réservoir du prochain paragraphe et assurez-vous de les avoir comprises avant de démarrer votre moteur.

i Votre moteur TRX 3.3 ne nécessite pas d'amorçage pour démarrer. Si vous avez besoin d'amorcer votre moteur, observez avec précaution la durit à carburant pour éviter de noyer votre modèle. Référez-vous à la page 29 pour plus d'informations pour désengorger un moteur noyé.

Votre moteur doit être à température ambiante (21°C) ou plus la première fois que vous démarrez. S'il fait plus froid à l'extérieur, videz le carburant et gardez votre T-Maxx 3.3 à l'intérieur jusqu'à ce que vous soyez prêt à le démarrer, ensuite allez à l'extérieur. S'il fait plus froid que 7°, des précautions particulières doivent être suivies (voir les recommandations du rodage par temps froid page 26). Il n'est pas recommandé de faire rouler le modèle par des températures proches de 0°C ou négatives.

1. **Allumez la radio** (voir Page 9).
2. Assurez-vous que la gâchette des gaz est au neutre.
3. Connectez le boitier de contrôle ES START (voir Page 22).
4. Appuyez sur le bouton de démarrage par impulsions courtes de 2 secondes et surveillez l'arrivée de carburant dans la durite vers le carburateur. Surveillez avec attention, le carburant va vite. Si le carburant n'arrive pas dans la durite dans les 5 secondes, amorcez le moteur en appuyant brièvement (1 à 2s) sur la sortie d'échappement avec votre doigt jusqu'à ce que le carburant soit visible dans la durite. Surveillez avec attention. Si le moteur est amorcé trop longtemps, il sera « noyé » et se bloquera.

5. Une fois que le carburant a atteint le carburateur, le moteur doit démarrer rapidement et rester au ralenti.
6. Déconnectez le boitier EZ START du modèle.
7. Commencez le rodage.
8. Ne faites pas tourner le moteur sans charge (roues en l'air).

Si le moteur ne démarre pas, vérifiez les réglages de mélange du carburant (voir Page 16) ou consultez votre détaillant.

! Lorsque vous gagnerez en expérience dans la pratique du modélisme, vous vous apercevrez que certaines personnes ont différentes opinions sur la procédure la plus appropriée pour roder un moteur thermique. Utilisez uniquement la procédure de rodage Traxxas. Effectuez une autre procédure peut affaiblir, endommager, ou diminuer les performances du moteur. La procédure décrite a été testée de manière intensive et procure de meilleures performances que les autres méthodes « ordinaires ». Même si vous avez des années d'expérience dans l'utilisation de modèles thermiques, veuillez ne pas ignorer cet avertissement !

Checklist de la procédure de rodage

Remarque : La « wheelie bar » est installée en position « basse » pour éviter au T-Maxx 3.3 de se lever lors des accélérations. Accélérez progressivement pour éviter les wheelings lors du rodage. Référez-vous à la page 26 pour obtenir les réglages de la wheelie bar.

□ RESERVOIR N°1

1. Pilotez le modèle sans carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ¼ pendant 2 secondes. Freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux puis arrêtez le véhicule. Actionnez la gâchette des gaz le plus doucement possible. Répétez cette procédure jusqu'à ce que le premier réservoir soit presque vide.
3. Vérifiez qu'une fumée épaisse et bleue sorte de l'échappement. S'il n'y a pas de fumée, enrichissez au pointeau principal en tournant le pointeau dans le sens anti horaire de ¼ de tour.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur en pinçant la durite avec le coupe carburant.
5. Laissez le moteur refroidir pendant 15 minutes.
   REMARQUE : Si le moteur s'arrête ou cale pendant une accélération légère, enrichissez le pointeau principal en tournant ¼ de tour en sens anti horaire.

Page 19

□ RESERVOIR N°2

1. A partir de maintenant et après, votre NITRO 4 TEC doit être pilotée avec sa carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant 2 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le deuxième réservoir soit presque vide.**
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et laissez le refroidir pendant 15 minutes.

□ RESERVOIR N°3

1. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant un décompte de 3 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 3 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, Cent trois, puis arrêtez le véhicule. Répétez cette procédure jusqu'à ce que le troisième réservoir soit presque vide.
2. Au fur et à mesure que le moteur se libère, le régime de ralenti augmente et le modèle reste embrayez lorsque vous l'arrêtez. Réduisez le ralenti en réglant la vis de ralenti (voir P15) sur le carburateur en tournant en sens anti horaire.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein de carburant. A partir de maintenant il n'est plus nécessaire de laisser le moteur refroidir entre chaque réservoir.

□ RESERVOIR N°4

1. Procédure de pilotage : Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle. Comptez les 3 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, Cent trois puis arrêtez le véhicule. Répétez cette procédure jusqu'à ce que le quatrième réservoir soit presque vide.
2. Mettez les gaz doucement. Votre doigt ne doit pas atteindre plein gaz avant la fin du décompte des 3 secondes. Le T-MAXX 3.3 peut essayer de passer en seconde vitesse, s'il passe en seconde, réduire les gaz. Ne laissez pas le véhicule passer en seconde.
3. Gardez un pilotage doux et constant.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RESERVOIR N°5

1. Procédure de pilotage : **Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis maintenez encore pendant 2 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Répétez cette procédure jusqu'à ce que le cinquième réservoir soit presque vide.
2. Le modèle doit maintenant passer en seconde. Si ce n'est pas le cas, fermez le pointeau principal dans le sens horaire d'1/8 de tour pour appauvrir légèrement le mélange et tester la boite de vitesse.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RERSERVOIR N°6

STOP ! Nettoyez votre filtre à air avant de continuer (voir instructions Page 20). Pendant le sixième réservoir, le moteur peut être réglé pour une utilisation générale.

! Fonctionnement en haute altitude : Si vous vivez dans une région située en haute altitude (plus de 1500 mètres au dessus du niveau de la mer), la faible densité de l'air peut nécessiter un carburant composé d'un mélange différent. Essayez cela si vous rencontrez des difficultés à démarrer ou si votre moteur présente des performances médiocres en haute altitude.

RODAGE DURANT L'HIVER

Durant le processus de rodage, le piston et la chemise s'appairent l'un à l'autre d'une manière précise. Le moteur doit atteindre une température entre 95°C et 100°C afin d'obtenir cet ajustage. Un ajustage précis de ces deux pièces est important pour une bonne compression donc de hautes performances. Si le moteur tourne trop froid pendant le rodage, le piston et la chemise ne pourront pas se dilater correctement, et cela peut conduire à une usure prématurée de ces pièces. Cette usure peut ne pas être apparente tant que l'hiver n'est pas fini et que le moteur n'est pas utilisé dans des conditions d'utilisation plus chaudes.

- Chauffez le moteur à température ambiante, en le vidant de son carburant et en maintenant le véhicule à l'intérieur à température ambiante jusqu'au démarrage. Un moteur très froid devient très difficile à démarrer.
- Une fois que le moteur a démarré, il est important de maintenir la température du moteur entre 95°C et 100°C pendant le rodage. Par des températures extérieures inférieures à 7°C, le moteur TRX 3.3 aura tendance à tourner à des températures inférieures, entre 70°C et 80°C. Cela est trop froid pour le rodage. N'appauvrissez pas le mélange en croyant augmenter la température, cela réduirait sa lubrification et causerait une usure prématurée de l'ensemble chemise/piston.
- Enveloppez la culasse avec une serviette en papier, un chiffon propre ou une chaussette pour maintenir la température de fonctionnement entre 95°C et 100°C, recommandée pour le rodage. Attention de ne pas fonctionner avec un moteur trop chaud. Contrôlez la température précisément pendant les 2 premiers réservoirs en trouvant la bonne quantité de protection sur la culasse. Cela dépend bien sûr des conditions météo. En ajoutant ou enlevant la protection sur la culasse, cela permet de réguler la température du moteur de manière convenable.
- Pour les personnes n'ayant pas une sonde de température, une goutte d'eau déposée sur la culasse aux environs de la bougie peut permettre d'estimer la température. La goutte d'eau doit « grésiller » pendant 6 à 8 secondes si le moteur est aux environs de 90°C à 95°C. Si la goutte d'eau grésille quelques secondes, alors la température est aux alentours de 105°C et le moteur doit être refroidi. Si la goutte d'eau reste longtemps et ne s'évapore pas, alors le moteur est trop froid.
- Nous vous recommandons de ne pas utiliser votre moteur à une température extérieure inférieure à 5°C. Si vous persistez à faire rouler votre véhicule par une température inférieure à 5°C, soyez prévenu que votre moteur sera difficile à démarrer et à régler par temps froid.

A des températures inférieures au gel, le carburant peut commencer à geler et cela peut être dangereux pour votre moteur. Suivez les procédures de rodage précédemment notées dans ce manuel. Cela permet un bon rodage de votre moteur et vous assurera de longues heures d'utilisation agréable.

Page 20

REGLAGES DE VOTRE MOTEUR TRX 3.3

Les performances de votre moteur dépendent du réglage du mélange air/carburant. Tournez le pointeau principal sens horaire pour appauvrir le mélange, et sens anti horaire pour enrichir le mélange. En appauvrissant le mélange, cela augmente la puissance jusqu'aux limites mécaniques du moteur. **Ne jamais faire tourner un moteur trop pauvre (carburant insuffisant). Ne jamais appauvrir un moteur jusqu'au moment où il cale.** Appauvrir le moteur au-delà de la limite de sécurité permise donne de mauvaises performances et cause des dommages certains. Les symptômes d'un appauvrissement excessif sont :

- **Coupure moteur ou perte de puissance à l'accélération.**
- Surchauffe (température au-delà de 130°Cau niveau de la bougie).

Réservoir	Gaz	Temps	Refroidissement	Carrosserie	Remarques
1	1/4	2 Secondes	15 Minutes	Sans	Mettre les gaz progressivement
2	1/2	2 Secondes	15 Minutes	Avec	Mettre les gaz progressivement
3	1/2	3 Secondes	-	Avec	Réduire le ralenti si nécessaire
4	Plein Gaz	3 Secondes	-	Avec	Ne passez pas en seconde
5	Plein Gaz	5 Secondes	-	Avec	Accélérez sur 3 secondes et maintenez pendant 2 secondes

• Peu ou pas de fumée bleue au niveau de l'échappement.
Si l'un de ces symptômes apparait, arrêtez immédiatement le moteur et enrichissez le d'environ ¼ de tour au pointeau principal. Le moteur sera certainement trop riche avec ce réglage et vous pourrez affiner de nouveau. Effectuez les réglages de performance en commençant riche et en appauvrissant jusqu'au réglage idéal. Il doit toujours y avoir une légère fumée bleue sortant de l'échappement.

Avant de régler, un moteur doit chauffer à sa température normale de fonctionnement et être légèrement riche. Les réglages finaux doivent être effectués sur le moteur lorsqu'il est à température de fonctionnement. Vous pouvez constater qu'un moteur est riche quand il a les symptômes suivants :
• Accélération molle avec beaucoup de fumée bleue à l'échappement.
• Votre T-MAXX 3.3 ne passe pas en seconde vitesse.
• Carburant non brûlé à l'échappement. Appauvrir le mélange au pointeau principal améliore les performances.

! Quand vous effectuez des réglages, observez le moment où la vitesse ou la puissance n'augmente plus lorsque vous appauvrissez le mélange. Si vous modifiez le mélange à tel point que le moteur cale ou « broute » c'est que vous avez réglé votre moteur avec un réglage qui peut l'endommager. Enrichissez-le en tournant le pointeau par quart de tour.

REGLAGE DU POINTEAU PRINCIPAL (HAUTE VITESSE)
Avec un moteur chaud et tounant riche, appauvrissez progressivement le mélange au pointeau principal par 1/16 de tour. Effectuez plusieurs passages à haute vitesse après chaque réglage pour vérifier le moteur et noter les changements en performance.
Le moteur TRX 3.3 est extrêmement puissant. Souvenez-vous d'appliquer les gaz progressivement pour éviter les roues arrières ou les pertes de contrôles. Poursuivez la procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation de performance. Si l'un des symptômes suivant apparait, le mélange est au-delà des limites de sécurité de l'appauvrissement :
1. Il n'y a plus d'amélioration des performances.
2. Le moteur commence à se couper à haute vitesse (DANGER).
3. Perte de puissance soudaine durant l'accélération (DANGER).
4. Le moteur commence à surchauffer. Les symptômes d'une surchauffe sont :
    • de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
    • accélération hésitante ou calage durant l'accélération
    • détonation ou cliquètement à la décélération
    • ralenti instable
    • mesure de température supérieur à 130°C au niveau de la bougie (une lecture de température au-delà de 130°C seule n'indique pas forcément une surchauffe, recherchez des symptômes de surchauffe supplémentaires pour confirmation).

Enrichissez le mélange de façon optimale en dévissant le pointeau principal de 1/8 de tour et testez de nouveau. Ce réglage augmente la durée de vie du moteur.

REGLAGE DE LA RICHESSE (BASSE VITESSE)
Le réglage de la richesse s'effectue toujours après celui du pointeau principal (haute vitesse). La richesse se règle par la méthode du pincement.
1. Une fois que le moteur est chaud, faites des passages à haute vitesse pour confirmer que le pointeau principal est correctement réglé.
2. Ramenez le véhicule et pincez la durite de carburant allant au carburateur. (Utilisez le coupe-carburant présent). Le moteur doit continuer à tourner pendant 2 à 3 secondes, puis accélérer et enfin s'arrêter.
3. Si le moteur tourne plus de 3 secondes, appauvrissez le pointeau de richesse de 1/16 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.
4. Si le moteur s'arrête immédiatement sans accélérer, alors, enrichissez le pointeau de richesse de 1/8 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.

Lorsque le pointeau de richesse est réglé correctement, la réponse du carburateur doit être très rapide, au point qu'il devient difficile de contrôler votre T-MAXX 3.3 lors d'une accélération.

! Lorsque vous diminuez la richesse, il est important d'effectuer plusieurs lignes droites avec votre T-Maxx 3.3 entre chaque réglage afin d'évacuer l'excès de carburant. Si le moteur tourne au ralenti pendant une longue période, il peut s'engorger de carburant et de ce fait vous fournir des mesures faussées.

Page 21
REGLAGE DU RALENTI
Une fois que le pointeau principal (haute vitesse) et le pointeau de richesse (basse vitesse) ont été réglés, réduisez la vitesse de ralenti jusqu'au minimum fiable. Souvenez-vous que ce réglage doit être effectué à la température normale de fonctionnement du moteur.
1. Réglez le trim des gaz de l'émetteur de sorte que les freins fonctionnent (repérez la position d'origine). Cela assure que le boisseau du carburateur est en contact avec la vis de ralenti.
2. Dévissez la vis de ralenti pour réduire le régime, ou vissez la pour augmenter le régime de ralenti. Le régime de ralenti doit être réglé aussi bas que possible tout en maintenant stabilité et la fiabilité.
3. Remettre le trim des gaz sur l'émetteur à sa position d'origine.

TABLEAU DE REGLAGE DU MELANGE AIR/CARBURANT

Si...		Alors la densité est	Réglez le mélange pour être
Si l'humidité est	Plus faible	Légèrement plus forte	Légèrement plus riche
	Plus forte	Légèrement plus faible	Légèrement plus pauvre
Si la pression atmosphérique est	Plus faible	Moins dense	Plus pauvre
	Plus forte	Plus dense	Plus riche
Si la température est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si l'altitude est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si le pourcentage de Nitro est	Plus faible	-	Plus pauvre
	Plus forte	-	Plus riche

REGLAGE PRECIS DU CARBURATEUR
Après avoir réglé votre moteur TRX 3.3, à la fin de la procédure de rodage, il n'y a pas besoin de réglages importants du mélange.
Notez la température, l'humidité, la pression atmosphérique lorsque vous avez terminé de régler avec précision votre moteur. Les conditions météorologiques peuvent être trouvées sur le WEB ou les télévisions locales. Ces informations doivent être considérées comme la base de vos réglages.
Vous pouvez avoir besoin de régler votre carburateur pour compenser des changements de température ou de pression atmosphérique (densité de l'air) jour par jour. Habituellement vous devez enrichir le mélange lorsque le temps est plus frais que la base de vos réglages, et la densité de l'air supérieure. Appauvrissez le mélange lorsque le temps est plus chaud que la base de vos réglages, et la densité de l'air inférieure. Le tableau fournit des informations générales sur la manière dont les conditions météorologiques affectent la densité de l'air lorsqu'elle augmente ou diminue par rapport à la base de vos réglages.

REGLAGE DU MOTEUR GRACE A LA TEMPERATURE
Les procédures suivantes nécessitent l'emploi d'une sonde de température infra-rouge ou d'une sonde de température embarquée TRAXXAS réf 4091. La température moteur peut être une aide aux réglage efficace lorsque vous avez compris la relation entre température ambiante et température du moteur. La température de fonctionnement du moteur, lorsqu'il est réglé pour des performances optimales, varie suivant les conditions atmosphériques, la charge sur le moteur, la précision des appareils de mesure et bien d'autres facteurs. La condition météorologique qui a le plus d'influence sur la température de fonctionnement du moteur est la température de l'air.
Attendez-vous à ce que la température du moteur varie presque dans la proportion directe à la température de l'air. En supposant que vous réglez votre moteur pour la même performance maximale chaque jour, le moteur tournera environ 20° plus chaud lorsque la température est de 40°C à l'extérieur que si elle était de 20°. Pour cette raison nous ne pouvons pas vous donner une plage de température qui vous indiquerait le meilleur réglage.
Il n'y a pas de température optimale qui peut être utilisée comme but pour le meilleur réglage du moteur. Ne vous appuyez pas seulement sur une sonde de température pour régler votre moteur. Réglez votre moteur en vous basant, avec attention, sur la manière dont il répond aux changements de mélange (plus de fumée/moins de fumée, hésitant/rapide, fiable/calage).

Lorsque le moteur est réglé, surveillez la température.Une sonde de température peut vous aider au réglage en vous donnant une indication sur la manière dont les rélgages influent sur le moteur, et vous évitez d'atteindre des températures excessives. Par exemple, lorsque vous appauvrissez le mélange, les performances augmentent ainsi que la température.
Si vous continuez à appauvrir le mélange et que la température augmente, mais les performances stagnent, vous avez atteint le réglage pauvre de sécurité maximum. Notez la température de votre moteur. Généralement, essayez de ne pas dépasser 130°C au niveau de la bougie. Si cela est nécessaire augmentez le refroidissement du moteur en découpant le pare-brise. Sous certaines conditions, le moteur peut fonctionner parfaitement sans caler, sans hésitation à des températures supérieures à 130°C, particulièrement sous les climats chauds.

Si vous enrichissez le mélange pour abaisser la température sous les 130°C et que cela résulte à des performances décevantes, revenez aux réglages précédents satisfaisants du moment que vous avez un panache de fumée bleue à l'échappement. Si la température du moteur excède 130°C, avec un refroidissement correct et que le véhicule ne montre pas de signes anormaux de fonctionnement, évitez alors les réglages pauvres extrêmes. Surveillez les signes de surchauffe. Enrichissez légèrement le mélange pour avoir une marge de sécurité, et une lubrification correcte.
Les symptômes de la surchauffe sont :
• de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
• accélération hésitante ou calage durant l'accélération
• détonation ou cliquètement à la décélération
• ralenti instable.

Page 22
PILOTAGE DE VOTRE T-MAXX 3.3
Votre moteur TRX 3.3 est rodé, le réglage du mélange effectué, le ralenti réglé, il est temps de s'amuser. Ce chapitre contient des instructions pour régler votre T-Maxx 3.3, avant d'y aller, gardez en mémoire ces quelques précautions.

- **Ne faites pas rouler votre NITRO 4 TEC dans l'eau, la boue, la neige ou l'herbe humide.** L'eau et la boue peuvent pénétrer par le filtre à air et endommager sévèrement votre moteur. De faibles quantités d'humidité peuvent mettre en panne l'électronique et vous faire perdre le contrôle de votre T-Maxx 3.3.
- Le moteur de course TRX 3.3 est extrêmement puissant, rappelez-vous de mettre les gaz progressivement pour éviter les tête-à-queue et les pertes de contrôle.
- Ne pas tenir votre T-Maxx 3.3 hors sol et faire tourner le moteur à haut régime sans charge. Cette pratique peut endommager votre moteur.
- Evitez les hautes vitesses pendant de longues périodes sur de grandes distances. Cela peut causer des surrégimes du moteur dépassant les limites de sécurité du moteur.
- Ne pilotez pas votre T-Maxx 3.3 avec une transmission endommagée. Le moteur peut être endommagé par des surcharges d'efforts causées par des frictions, ou au contraire faire des surrégimes dû à des pièces manquantes ou desserrées.
- Ne tractez rien avec votre T-Maxx 3.3. Le moteur est refroidi par la vitesse de l'air. Le remorquage crée un effort important sur le moteur et en même temps limite le refroidissement nécessaire au moteur à cause de la vitesse réduite.
- Si votre T-Maxx 3.3 est bloquée, arrêtez de pilotez immédiatement déplacez le véhicule puis reprenez votre pilotage.
- N'arrêtez jamais l'émetteur de votre radio lorsque le moteur tourne, votre modèle pourrait rouler sans contrôle.

Conseils de pilotage

- Les Monster Trucks ont été conçus avec un centre de gravité élevé, ce qui nécessite une façon différente de les piloter. Pour éviter que le véhicule ne fasse de tonneaux, vous devez ralentir lorsque vous vous approchez d'un virage en diminuant la proportion des gaz. Cette technique de pilotage vous aidera à tenir le pavé et à négocier les virages en toute sérénité. Le centre de gravité peut être abaissé en diminuant la hauteur du châssis. Enlevez les cales de précontraintes des ressorts (installées en usine) pour diminuer la hauteur.
- Ne freinez pas en tournant les roues au même moment. Le véhicule pourrait partir en tonneaux.
- Lors d'un saut, mettez un peu de gaz lorsque le T-Maxx 3.3 est dans les airs afin de permettre au nez du véhicule de ne pas piquer et ainsi lui permettre d'atterrir sur ses quatre roues. Faites attention à ne pas faire de surrégime ou à atterrir avec le moteur à plein gaz. Si le nez du véhicule se lève de trop, freinez rapidement et brièvement pour ajuster l'assiette du véhicule.
- Pilotez en franchissant les obstacles sur le côté du véhicule (comme des bordures ou des pierres par exemple) à la place de rouler dessus de front. Cela permettra aux suspensions de s'articuler et d'absorber plus aisément l'impact.
- Changez ou nettoyez la mousse externe de votre filtre à air après chaque heure de fonctionnement. Changez ou nettoyez la mousse interne toutes les 3~4 heures de fonctionnement. Cela est vital pour votre moteur. Le temps de fonctionnement inclut également la période de rodage du moteur.

Page 23
Positions de montage des amortisseurs
Pour les grandes bosses et le terrain rugueux, il faut une suspension plus souple, réglée avec un débattement maximum et le plus haut niveau de véhicule. Pour l'utilisation du modèle sur une voie préparée ou sur une route habituelle, il faut régler un niveau de véhicule plus bas et une suspension plus rigide et progressive. Le réglage progressif de la suspension aide à réduire le roulis de la carrosserie (une rigidité accrue du roulis), le plongeon au freinage, et le cabré pendant l'accélération.
La position de montage de l'amortisseur supérieur (A) doit généralement être utilisée avec les positions de montage 1 et 2 de l'amortisseur inférieur. La position de montage supérieure de choc (b) devrait être généralement soit employée avec les positions de montage inférieures de choc 3 et 4. La position de montage intérieur de l'amortisseur supérieur (0) peut être utilisée pour l'accordage avec la paire intérieure des positions de montage de l'amortisseur inférieur sur le bras (1,2). Non compatible avec les positions de montage 3 et 4 de l'amortisseur inférieur. D'autres combinaisons peuvent être utilisées pour obtenir des réglages individualisés de la suspension.

Positions de montage de l'amortisseur supérieur
Les positions de montage de l'amortisseur supérieur produisent l'effet contraire des positions de montage de l'amortisseur inférieur.
La raideur du ressort (au niveau de la roue) augmente lorsque la position de montage de l'amortisseur supérieur est déplacée de la position (1) à la position (4).
Le niveau de véhicule n'est pas affecté par les changements des positions de montage de l'amortisseur supérieur.
Consultez les effets produits par les différentes positions de montage dans le diagramme ci-dessous. La longueur horizontale des lignes indique le débattement de la suspension. L'angle ou la pente des lignes indique la raideur du ressort (au niveau de la roue).

Positions de montage de l'amortisseur inférieur
Dans la configuration initiale, les amortisseurs sont installés dans la position (A) sur la tour d'amortisseur et dans la position (2) sur le bras de suspension inférieur. Ce réglage favorise une suspension plus ferme et un niveau de véhicule plus bas, augmentant ainsi la force de démarrage (de la roue).
Ce réglage facilite les virages à grande vitesse sur des terrains plus lisses, car il baisse le centre de gravité. Le roulis de la carrosserie, le plongeon au freinage et le cabré en accélération sont également réduits.
La paire interne de trous sur le bras de suspension inférieur doit être utilisée pour augmenter le niveau de véhicule de T-Maxx 3.3. Une position plus verticale des amortisseurs favorise la progression des amortisseurs inférieurs et procure la sensation douce, comme la peluche, caractéristique des camions Maxx de Traxxas.
La raideur du ressort (au niveau de la roue) augmente lorsque la position de montage de l'amortisseur inférieur est déplacée de la position (1) à la position (4). Cela équivaut à utiliser des ressorts plus raides. Utilisez les réglages pour une raideur accrue dans le cas des terrains plus plats, avec de rares petites bosses et réduisez la raideur des ressorts s'il y a de grandes bosses.
Le niveau de véhicule baisse lorsque la position de montage de l'amortisseur est déplacée de la position (1) à la position (4). Chaque paire de trous de montage de l'amortisseur inférieur (1,2 et 3,4) est au même niveau de véhicule. Utilisez le niveau plus bas pour les virages à grande vitesse sur terrain plat et pour les courses effectuées sur des pistes relativement lisses. Rehaussez le niveau de véhicule pour les terrains et les pistes plus rugueux.

! Pour un accès plus facile à la vis de montage de l'amortisseur située le plus en arrière, enlevez l'extrémité du tendeur arrière. A l'avant, enlevez l'axe de suspension du bras de suspension inférieur pour accéder plus facilement aux vis de montage de l'amortisseur inférieur.

Réglage fin des amortisseurs
Les huit amortisseurs (clapet d'étranglement à huile) de T-Maxx 3.3 influencent énormément sa manipulation. Chaque fois que vous reconditionnez les amortisseurs ou modifiez les pistons, les ressorts ou l'huile, procédez avec soin et par ensemble (avant ou arrière). Le choix de la tête de piston dépend de la gamme de viscosités de l'huile à votre disposition. Par exemple, un piston à deux trous avec de l'huile légère offre le même degré d'amortissement qu'un piston à trois trous avec de l'huile plus lourde.
Nous vous recommandons d'utiliser des pistons à deux trous avec de l'huile à viscosités se situant entre 30W et 50W (fourni par votre magasin d'agrément). Les huiles à moindre viscosité (30W ou moins) coulent avec moins de résistance et fournissent moins d'amortissement, tandis que des huiles plus

Page 24
épaisses fournissent un amortissement plus efficace. Utilisez seulement de l'huile d'amortisseur à pureté de 100% pour prolonger la vie des joints. Par fabrication, le T-Maxx 3.3 préfère l'huile de 40W.
Le niveau du véhicule pour le T-Maxx 3.3 peut être réglé en ajoutant ou en enlevant les entretoises de charge initiale à ressort amovible. Notez que les changements de niveau se produisent lorsque les changements d'angle d'amortisseur des indices de ressort sont effectués. Vous pouvez compenser les changements de niveau du véhicule en changeant les entretoises de charge initiale des amortisseurs.

Réglage des capsules des pivots à rotule
Les capsules de pivots à rotule doivent être réglées de sorte que les pivots à rotules soient libres dans les porte-essieux sans avoir de jeu excessif. Utilisez le multi-outil de suspension carré pour serrer ou desserrer la capsule de pivot à rotule.

Réglage de la roulette
Le T-Maxx 3.3 offre la possibilité de régler l'angle de la roulette de la suspension avant. Le réglage de la roulette peut être utilisé pour influencer la gestion du sous-vireur et du survireur de le T-Maxx 3.3. L'augmentation de l'angle de la roulette augmente la tendance du camion à survirer (moins de traction aux pneus arrière, plus de traction aux pneus avant), tandis que la réduction de l'angle de roulette donne au camion la tendance de sous-virer. Cet effet devient plus prononcé à des angles de direction plus grands et à des indices de ressort plus élevés. Le réglage de la roulette se fait en replaçant les cales sur l'endroit de pivot des bras de suspension supérieurs. Le réglage original de la roulette est de 7 degrés avec une cale à chaque extrémité du bras. Réduisez l'angle de la roulette à 4 degrés en enlevant la cale arrière et en l'insérant à côté de la cale avant. L'angle de la roulette peut être augmenté jusqu'à 10 degrés en enlevant la cale avant et en l'insérant à côté de la cale arrière.

REGLAGES DE L'ALIGNEMENT
Réglage du pincement des roues
Par fabrication, le pincement de T-Maxx 3.3 est de zéro degré à l'avant et d'un degré à l'arrière. Vous pouvez régler le pincement à l'avant et à l'arrière du camion. Réglez le levier de direction du transmetteur à la position neutre. Ensuite, réglez les tendeurs de direction de sorte que les deux roues avant soient parfaitement droites et parallèles (pincement de 0 degrés). Ainsi la direction sera équilibrée dans les deux directions. Réglez les tirants arrière de sorte que les roues arrière aient un pincement d'un degré.

Réglage du carrossage statique
Il est possible de régler les roues avec un carrossage positif ou négatif (voir l'illustration ci-dessous). L'angle de carrossage change au fur et à mesure

que la roue se déplace vers le haut et vers le bas sur sa plage d'action. Le carrossage statique est l'angle de carrossage au niveau de la roue lorsque le niveau de véhicule est normal et stationnaire.
Les pivots à rotule de la suspension situés dans les porte-essieux règlent le carrossage statique. Les pivots à rotule sont protégés par des bouchons à chaînette bleus. Pour régler le carrossage statique, passez la clé hexa de 2,5mm dans la fente du bouchon à chaînette et agrippez le bout du pivot à rotule (si la suspension est comprimée jusqu'à ce que les bras soient parallèles à la terre, il sera plus facile d'agripper la clé hexa). Le pivot à rotule supérieur est normalement vissé à fond. Le carrossage négatif est réalisé en dévissant complètement le pivot à rotule du bras de suspension inférieur. **Note :** Lorsque le carrossage est changé, l'angle du tirant de la roue doit être remis à zéro.

Réglages d'usine de la base du carrossage statique
Avant : carrossage négatif d'un degré de chaque côté
Arrière : carrossage négatif d'un degré de chaque côté

REGLAGE DE LA TRANSMISSION

Réglage de l'embrayage à friction (à slipper)

Le T-Maxx 3.3 est muni d'un embrayage réglable à slipper de contrôle du couple. L'embrayage à slipper est intégré au pignon droit principal sur la transmission (voir page 5). Le réglage de l'embrayage à friction se fait à l'aide du contre-écrou à ressort disposé sur l'arbre d'entrée. Utilisez la clé plate 8mm fournie avec le kit. Pour serrer ou desserrer l'écrou de slipper, insérez la clé hexa de 2,0mm dans le trou jusqu'au bout de l'arbre d'entrée. L'arbre est ainsi verrouillé en vue des réglages à faire. Tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer (moins de patinage) et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour desserrer (plus de patinage).
Le slipper possède deux fonctions :
1. La limitation du couple du moteur transmis aux roues. Cela afin d'éviter que ces dernières ne patinent sur des surfaces peu adhérentes et pour éviter d'endommager les pignons de transmission lors de la réception de sauts.
2. La protection de la transmission lors des impacts ou lorsque les amortisseurs sont très sollicités (lors de la réception de sauts avec le moteur à plein gaz).

Le slipper est réglé d'origine pour un glissement minimal, juste assez pour protéger la transmission des contraintes liées aux chocs. Sur des surfaces peu adhérentes comme sur des sols poussiéreux ou des sols secs, vous devrez desserrer l'écrou du slipper pour permettre à la transmission de glisser.

Page 25

Cela permettra au véhicule d'être plus facile à piloter et de pardonner plus les écarts de pilotage en réduisant les dérapages et les pertes d'adhérence. Dévisser le slipper peut augmenter les performances sur des sols extrêmement adhérents pour éviter au train avant de déraper lors des accélérations. Les réglages du slipper s'effectuent par 1/8 de tour.
Le serrage maximal du slipper est situé au point où les pneus ne patinent plus sur une surface très adhérente. Le slipper ne devra pas être vissé totalement pour éliminer le glissement. Ne vissez pas trop l'écrou du slipper car vous pourriez endommager les roulements, les plaquettes et autres éléments.

Réglages de la boîte de vitesse deux rapports

Le T-Maxx 3.3 est livré équipé d'une boîte de vitesse à deux rapports réglable. Lorsque le point de passage du deuxième rapport est correctement réglé, les accélérations et les performances sont optimales. Utilisez une clé BTR de 2mm pour ajuster le point de passage. Pour réaliser ce réglage, le moteur devra être arrêté (ne pas fonctionner).
1. Retirez le petit capuchon en caoutchouc pour accéder à la vis de réglage de la boîte de vitesse.
2. Lorsque vous regardez à travers l'orifice, faites tourner la couronne pour aligner la saignée de la cloche avec l'ouverture.
3. Maintenez la couronne et faites rouler tout doucement le véhicule vers l'avant jusqu'à ce que la vis BTR noire devienne visible de l'ouverture. Remarque : le véhicule devra rouler uniquement vers l'avant (et non en marche arrière) lorsque la couronne est maintenue immobile.
4. Insérez la clé BTR 2mm à travers la cloche pour atteindre la vis de réglages.
5. Tournez la vis de réglages de 1/8 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour diminuer le temps du point de passage (le deuxième rapport passera plus tôt). Faites attention à ne pas trop dévisser la vis de réglages sous peine de sortir la vis et le ressort de leur logement (et cela nécessitera un démontage partiel et une réparation). Vissez la vis de réglages dans le sens des aiguilles d'une montre pour retarder le passage du deuxième rapport de vitesse.
6. Réinstallez le capuchon en caoutchouc pour éviter que de la poussière ne s'introduise dans la transmission. N'ajoutez pas d'huile ou d'autres lubrifiants dans la transmission.
7. Vérifiez les performances du véhicule, en effectuant un test après chaque réglage. Sur un petit circuit avec quelques virages serrés, essayez de régler le point de passage du deuxième rapport assez tardivement afin qu'il s'enclenche uniquement lors des lignes droites. Cela afin d'éviter que le second rapport ne s'enclenche lors d'un virage. Sur un circuit plus large, il sera peut-être nécessaire d'embrayer plus tôt sur le deuxième rapport pour augmenter la vitesse.

Changer la couronne

1. Enlevez les quatre capuchons des vis qui fixent le moteur à son support.
2. Enlevez les vis bombées qui fixent le coude du support arrière de carrosserie.
3. Enlevez avec précautions le moteur et son système d'échappement afin d'obtenir la place nécessaire au démontage de la couronne.
4. A l'aide d'une clé BTR 2,5mm, enlevez les trois vis situées sur le slipper. Retirez la couronne de son axe. Si la couronne reste maintenue sur son axe, utilisez un tournevis plat pour pousser doucement au dos de la couronne.

Répétez inversement les étapes ci-dessus pour installer une nouvelle couronne.

Régler l'entre-dent

Le ratio de transmission du T-Maxx 3.3 peut-être réglé différemment afin d'augmenter ou de diminuer la vitesse de pointe et les accélérations. La modification du ratio s'opère en changeant la cloche d'embrayage du moteur et/ou la couronne de transmission. Le T-Maxx 3.3 est équipé d'origine d'une cloche d'embrayage de 22 dents et d'une couronne de 55 dents. Cette combinaison fournit un bon compromis entre vitesse et accélération. Les couronnes et cloches optionnelles sont listées dans le paragraphe dédié aux pièces détachées. Référez-vous au tableau ci-dessous pour obtenir les combinaisons possibles.

Régler l'entre-dent cloche/couronne

L'entre-dent idéal entre la cloche et la couronne du T-Maxx est de 0,1mm. Pour ajuster l'entre-dent, placez entre les dents un morceau de papier de type A4 ou un morceau d'imprimé (d'environ 0,1mm d'épaisseur). Dévissez les quatre vis du support moteur situées sous le châssis (voir l'illustration) et déplacez le moteur afin que la cloche soit en contact avec la couronne. Faites ensorte que la bande de papier ne soit pas trop écrasée mais suffisamment coincée entre les pignons pour qu'elle ne puisse pas se libérer. Ensuite vissez fermement les vis du support moteur. Lorsque la bande de papier est retirée, un léger jeu doit subsister (presque imperceptible) entre les pignons et il ne doit pas y avoir de signes de frottements.

Régler les rapports de la boîte de vitesse

Le T-Maxx 3.3 est équipé d'une boîte deux vitesses réglable en modifiant les couronnes. Cela nécessite un démontage de la transmission (référez-vous aux instructions détaillées figurant sur le site www.traxxas.com). Des pignons présentant un faible nombre de dents procureront une forte accélération au détriment de la vitesse de pointe tout en réduisant le nombre de tours par minute pour le passage du deuxième rapport. Un nombre de dents plus élevé sera destiné pour des espaces plus importants et la vitesse de pointe sera accrue au détriment des accélérations.

Page 26

REGLAGES DU FREIN

Le T-Maxx est équipé d'un disque de frein qui agit sur l'axe de transmission. Le frein est paramétré d'usine et ne nécessite aucune attention particulière. Au fur et à mesure que les éléments de freinage vont s'user, des réglages devront être réalisés.

Visserie de réglages du frein

Les deux écrous qui sont utilisés pour fixer les plaquettes de frein devront être ajustées régulièrement au fur et à mesure de leur usure. Ils devront être vissés de façon à obtenir un espace de 0,50mm entre le disque et les plaquettes (du côté de la transmission). Vissez les vis de telle façon qu'elles soient à peine en contacte avec la plaquette.
Réglez de la façon suivante :
1. Utilisez une cale de 0,50mm entre le disque de frein et la plaquette.
2. Poussez fermement avec votre doigt a plaquette externe contre la plaquette internet. Le disque doit être pris en sandwich entre les étriers. Vissez les vis de telle façon qu'elles soient à peine en contacte avec la plaquette. Ne vissez pas trop car vous pourriez endommager les étriers. Dévissez chaque vis d'un tour.

Usure des plaquettes et remplacement

Dans une utilisation normale, les plaquettes vont s'user lentement. Cependant si les plaquettes deviennent trop proches de leurs fixations en métal, ils devront être remplacés. Si l'usure devient trop importante, les éléments de freinage peuvent être endommagés et compromettre le système de freinage.

Position 4 (pas de wheelings)
Position la plus haute de la barrette de fixation. Cela permettra au véhicule de démarrer à plat et avec peu ou pas de wheelings. Cette position est celle d'installée d'origine pour réduire les wheelings pendant la phase de rodage.
Position 3
Position 2
Position 1 (wheelings importants)
Position la plus basses de la barrette de fixation. Cela permettra au véhicule de réaliser de longs wheelings sur une grande distance.

Installation de la « Wheelie Bar »

La « wheelie bar » peut être utilisée sur n'importe quel véhicule de la gamme Maxx avec la plaque arrière de châssis, le pare-chocs arrière et le support de pare-chocs arrière d'installés. Elle est également compatible avec l'option pare-chocs arrière en aluminium (référence : TRX4935X). La « Wheelie Bar » est destinée à une utilisation intensive, sur des surfaces accrocheuses, comme des routes pavées où le contrôle de la direction peut être difficile. La « Wheeling Bar» peut-être facilement démontée lors de la pratique de tout-terrain ou de sauts.

1. Pliez lentement l'extrémité de la plaque arrière de châssis puis ensuite glissez-la dans le logement de la « Wheelie Bar ».
2. Glissez la « Wheelie Bar » vers le bas jusqu' atteindre la partie inférieure de la plaque de châssis puis clipsez le tube inférieur du pare-chocs.
3. Pour retirer la « Wheelie Bar », faites la procédure décrite ci-dessus dans le sens contraire. Déclipsez la « Wheelie Bar » du châssis et retirez-la de la plaque arrière de châssis.

Instructions de réglages de la « Wheelie Bar »

Changer la position de la « Wheelie Bar » en modifiant la hauteur est plus facile lorsque la « Wheelie Bar » est installée sur le véhicule. Déclipsez la fixation supérieure de la « Wheelie Bar ». Enlevez les bras supérieurs et fixez la fixation supérieure au niveau souhaitée.

Chaque réglage pourra fournir des résultats différents en fonction de la hauteur du châssis. Essayez d'éviter de faire rouler les roulettes de la « Wheelie Bar » lorsque le véhicule évolue normalement (cela se produit lorsque vous avez diminué le centre de gravité et que celui-ci est plus bas que celui d'origine).

Retirez la « Wheelie Bar » lorsque le T-Maxx devra sauter ou évoluer sur des terrains accidentés.

Page 27

ENTRETIEN ET STOCKAGE DE VOTRE NITRO 4 TEC 3.3

Votre T-Maxx 3.3 nécessite une maintenance régulière pour rester au sommet de ses performances. Un entretien négligé permet à la poussière, dépôts et humidité de s'installer dans votre moteur, pouvant provoquer une panne moteur. Les procédures suivantes doivent être exécutées très sérieusement.

Après chaque heure d'utilisation :

- Nettoyez et huilez le filtre à air. La procédure se trouve page 19. **Nous ne soulignerons jamais assez combien il est important de nettoyer votre filtre à air à intervalles régulier.** La propreté et l'état du filtre conditionne la durée de vie de votre moteur. Ne manquez pas l'entretien de votre filtre à air.
- Nettoyez l'extérieur de votre moteur, de la poussière accumulée, de l'huile et de la crasse. Une accumulation de crasse ne permet plus un bon refroidissement du moteur.
- Afin de maintenir les performances optimales de votre système de radiocommande, changez les piles alcalines de la réception après chaque heure d'utilisation. Si vous utilisez une batterie rechargeable, rechargez-la après chaque heure d'utilisation pour garder les meilleures performances.
- Serrez les écrous de roues particulièrement du côté gauche. Utilisez la clé de 8mm incluse dans le kit.

Après chaque séance d'utilisation :

- Pratiquez un entretien sur le moteur. Cela comprend un nettoyage du moteur, afin d'enlever les dépôts humides et corrosifs. Cela est très important pour la vie de votre moteur. Lisez les instructions pour la procédure après utilisation.
- Contrôlez les pignons, pour usure, dents cassées ou débris coincés dans les dents.
- Inspectez le véhicule pour constater les dommages évidents, ou l'usure.

1. Vérifiez les vis manquantes ou dévissées.
2. Recherchez les pièces tordues, cassées.
3. Surveillez les câblages électriques coupés ou débranchés.
4. Surveillez les durites percées ou pincées.
5. Surveillez les fuites de carburant.

AUTRE ENTRETIEN PERIODIQUE

- La bielle : Elle doit être remplacée lorsque la chemise et le piston sont remplacés. Remplacez aussi l'axe de piston et son circlip lorsque la bielle est changée. Comme les autres composants internes du moteur, la durée de vie de la bielle dépend de l'utilisation du moteur et de la qualité, et de la fréquence d'entretien du moteur. Vérifiez la bielle après que le moteur ait consommé environ 10 litres.
- Chemise/Piston : La durée de vie de l'ensemble chemise/piston dépend fortement de la manière dont est utilisé le moteur, et de son entretien. L'ensemble chemise/piston doit être remplacé lorsque leur étanchéité n'est plus efficace (perte de compression). Les symptômes sont : un moteur difficile à démarrer lorsqu'il est chaud, qui cale lorsqu'il est chaud ou lorsque les gaz sont mis au ralenti rapidement. Changez l'axe de piston et le circlip lorsque vous changez l'ensemble chemise/piston.

PROCEDURE D'ENTRETIEN APRES UTILISATION

Vous devez effectuer une procédure d'entretien après utilisation sur votre moteur TRAXXAS lorsque le modèle va être stocké pour une dur »e supérieure à quelques heures. Préparer votre moteur pour le stockage sera récompensé par une durée de vie accrue, des démarrages facilités, et de meilleures performances.

Lorsqu'un moteur nitro est arrêté, du carburant non brûlé reste dans le carter du moteur. Le méthanol est un produit hydrophile ce qui signifie qu'il absorbe l'humidité. Cette humidité peut engendrer de la rouille sur les parties métalliques (vilebrequin, roulements, axe de piston et arbre de démarrage) si le carburant n'est pas enlevé. Il existe des huiles AFTER RUN chez votre détaillant ou vous pouvez utiliser du WD40, produit d'entretien courant. Pour assurer une bonne protection interne contre la corrosion de votre moteur TRX 3.3, utilisez la procédure suivante :

1. Lorsque cela est possible, arrêtez votre moteur en pinçant la durite. Cela permet à la plus grande partie du carburant d'être consommée par le moteur. Assurez-vous que les gaz soient au ralenti. Vous devez pincer la durite pendant plusieurs secondes avant que le moteur s'arrête.
2. Videz complètement le réservoir. Utilisez votre pipette pour aspirer le carburant. Ne mélangez pas le vieux carburant avec du carburant neuf. Si vous laissez du carburant dans votre réservoir, lors du transport de votre modèle, vous pourriez introduire du carburant dans votre moteur.
3. Avec le réservoir vide, et les gaz au ralenti, essayez de démarrer votre moteur. Votre moteur tournera quelques secondes en consommant le carburant restant dans le carter et les durites.
4. Une fois que le moteur est arrêté, nettoyez l'extérieur avec un compresseur et du nettoyant moteur. Une fois le moteur propre et sec, débranchez le fil de la bougie, démontez la bougie et le filtre à air.
5. Ouvrir le carburateur plein gaz et injectez une giclée de WD40 dans le carburateur et dans l'orifice de la bougie (ATTENTION : Portez des lunettes de sécurité pour éviter d'avoir du produit dans les yeux). Si vous utilisez une huile AFTER RUN, suivez les instructions du fabricant.
6. Placez un bouchon en papier ménager dans l'orifice du carburateur et de la bougie pour récupérer le WD40 ou l'huile qui pourrait sortir par les orifices.
7. Connectez votre EZ Start au modèle et faîtes tourner le moteur pendant 10 secondes.
8. Enlevez les bouchons en papier et recommencez les étapes 5 à 7 encore 2 fois.
9. Nettoyez et huilez le filtre à air pour qu'il soit prêt pour la prochaine fois
10. Installez la bougie, le fil d'alimentation et remettez en place votre filtre à air.

Page 28

DIAGNOSTIQUE DES PANNES DE VOTRE T-MAXX 3.3

Ce chapitre vous donne les questions basiques que vous devez vous poser en cas de panne de votre T-Maxx 3.3. Ces questions sont dues aux erreurs des utilisateurs ou des réglages mineurs faciles à appliquer. Si vous ne trouvez pas de solutions, rapprochez-vous de votre détaillant spécialisé.

Le moteur ne tourne pas : (le démarreur n'entraîne pas le moteur) :

- Si aucune des LED du contrôleur s'allument, la batterie de votre EZ Start doit être déchargée ou mal connectée. Vérifiez et rechargez si nécessaire.
- Si la LED de bougie s'allume et celle du moteur ne s'allume pas, alors le EZ Start est en mode protection. Laissez refroidir le contrôleur au moins 3 minutes. Le circuit se réarme automatiquement.
- Vérifiez que les fils soient connectés sur le démarreur de votre Nitro 4-TEC 3.3. Le fil rouge doit être connecté sur le terminal positif indiqué par un point rouge à côté du terminal.
- Le moteur peut être noyé. Si une quantité trop importante de carburant s'accumule dans la chambre de combustion pendant le démarrage, le moteur se met en blocage hydraulique. Suivez la procédure P34 pour vider un moteur noyé.
- Essayez de tourner le volant moteur. Si vous ne pouvez pas tourner le moteur à la main, le moteur peut être noyé, il peut y avoir un problème d'embrayage, voire une casse interne. Voir P34 pour vider un moteur noyé, ou déblocage du piston. (Remarque : Il est normal pour le moteur d'être serré et difficile à tourner lorsque le piston atteint le sommet de la chemise).

Le moteur tourne mais ne démarre pas :

- Si le moteur tourne mais ne démarre pas, assurez-vous que les 2 leds de moteur et bougie du contrôleur EZ Start s'allume lorsque vous appuyez sur le bouton. Si la led de bougie ne s'allume pas, assurez-vous que le fil bleu est bien connecté et en bon état. Si le fil est bon, changez la bougie. Il est normal que la bougie soit changée périodiquement. Utilisez les bougies TRX3231.
- Assurez-vous que le carburant arrive bien au carburateur. Débranchez la durite au niveau du carburateur pour voir s'il y a du carburant à l'intérieur. S'il n'y en a pas, vous devez amorcer le moteur. Rebranchez la durite et consultez Page 24 les instructions pour amorcer le moteur.
- Vérifiez les réglages du mélange. Il peut être nécessaire de changer les réglages si la température extérieure ou la pression barométrique ont change de manière significative depuis que le moteur a tourné la dernière fois (voir les réglages Page 28). Dévisser le pointeau principal (sens antihoraire, enrichissement) d'1/4 de tour, mettre la gâchette des gaz à moitié et essayez de nouveau un démarrage du moteur. Une fois démarré, réglez le moteur pour obtenir les performances (voir Page 26).
- Le moteur peut être usé. Si l'ajustage entre la chemise et le piston est libre, la compression est réduite et le moteur devient difficile à démarrer lorsqu'il est chaud et aura tendance à coller lors d'un retour rapide au ralenti. La vie du moteur dépend de nombreux facteurs comme le type de carburant, l'entretien du filtre à air, les réglages du carburant et l'utilisation du moteur. Par exemple, si le moteur a absorbé de la poussière du au manque d'entretien du filtre à air, ou qu'il a avalé de l'eau, les composants internes peuvent s'user de manière très rapide.

Moteur extrêmement paresseux, difficile à démarrer, et qui ne tient pas le ralenti pendant le réservoir n°1 de rodage.

- Il est possible que les réglages d'usine du carburateur pour le rodage soient trop riches pour votre localisation géographique, les conditions atmosphériques, ou le type de carburant utilisé. Des valeurs extrêmes d'humidité, de température, de pression atmosphérique, d'altitude peuvent expliquer un nécessaire réglage du pointeau principal. Les symptômes décrits peuvent apparaître lorsque la densité de l'air est faible comme en région montagneuse et par températures extrêmement froides. Dans ces conditions appauvrissez le mélange légèrement d'un 1/8 de tour pour voir s'il y a une amélioration du démarrage et du ralenti. Appauvrissez le mélange

jusqu'à ce que le moteur tourne et tienne le ralenti correctement et continuez votre rodage.
• Le contenu de différents carburants autres que le TRAXXAS TOP FUL en combinaison avec des conditions météorologiques extrêmes peut faire que les réglages d'usine du carburateur soient trop riches, et causer les symptômes décrits. De nouveau essayez d'appauvrir le mélange légèrement de 1/8 de tour pour voir s'il y a une amélioration au démarrage et au ralenti.

Performances moteur paresseuses
• Les performances du moteur dépendent essentiellement des réglages de mélange air/carburant et des conditions atmosphériques. Avant de soupçonner d'autres problèmes avec le moteur, enrichissez au pointeau principal de 1/4 de tour puis réglez le moteur pour obtenir les performances (voir Page 20).
• Changez la bougie par une nouvelle. Parfois une bougie peut suffir à démarrer le moteur, mais incapable de donner au moteur tout son potentiel de performance.
• Si le mélange air/carburant paraît être réglé correctement, assurez-vous que le carburant est neuf. Si le carburant est vieux ou est resté débouché durant une longue période, alors certains composants se sont évaporés. Essayez avec du carburant neuf.
• Assurez-vous qu'il n'y ait pas de pièces tordues dans la transmission qui pourraient causer des efforts trop importants au moteur.

Page 29
GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQ 2,4GHz
Votre émetteur Traxxas possède un bouton multifonction programmable qui peut être utilisé pour commander différentes fonctions avancées de l'émetteur (réglé d'usine sur sensibilité de la direction voir page 10). L'accès au menu de programmation s'effectue à l'aide des boutons MENU et SET de l'émetteur et en contrôlant les signaux d'une led. Un menu arborescent se trouve page 31. Essayez les différents réglages pour voir s'ils augmentent les qualités de votre pilotage.

Sensibilité des gaz (exponentiel des gaz)
Le bouton multifonction peut commander la sensibilité des gaz. Cette fonction travaille de la même manière que la sensibilité de direction décrite (page 15) mais les effets ont lieu sur la canal des gaz. Seule la marche AVT est réglable, le frein et la marche ARR restent linéaires quelques soit le réglage de sensibilité des gaz.

Pourcentage de direction (Dual rate-double débattement)
Le bouton multifonction peut commander la valeur (pourcentage) du débattement de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens horaire à fond donnera un débattement maxi de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire diminue le débattement de la direction. Note: Tourner le bouton sens anti-horaire au maxi donne un débattement nul. Soyez informés que les réglages de butées définissent un débattement maxi. Si vous réglez le pourcentage à 100% en agissant sur le bouton multifonction, le servo se déplacera jusqu'à la butée mais ne la dépassera pas. De nombreux pilotes règlent les doubles débattements de sorte qu'ils aient suffisamment de direction nécessaire à des virages serrés, rendant le pilotage du modèle plus facile durant le reste de la course. Réduire le débattement de la direction peut être utilise pour conduire des véhicules sur surface accrocheuses ou limiter la direction en course ovale ou les grands débattements de direction ne sont pas nécessaires.

Pourcentage de freinage
Le potentiomètre multi-fonctions peut être configuré pour contrôler la course du servo des gaz sur un modèle à propulsion thermique. Les modèles à propulsion électrique n'ont pas de servo pour freiner mais la fonction de pourcentage de freinage fonctionne de la même façon sur les modèles électriques En tournant complètement le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, vous obtiendrez un freinage maximal ; en tournant le potentiomètre dans le sens inverse de aiguilles d'une montre, vous réduirez la puissance du freinage (Remarque : en tournant complètement le potentiomètre dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous n'aurez plus aucun freinage).

i – Recommencer : Restaurer les réglages d'usine par défaut
Lorsque vous programmez votre émetteur TQ 2,4GHz, il se peut que vous souhaitiez faire « table rase » et de recommencer à partir d'une configuration d'origine. Suivez les étapes ci-dessous pour restaurer les réglages d'usine :
1. Eteignez l'émetteur.
2. Appuyez et maintenez en même temps les boutons MENU et SET.
3. Mettez sous tensions l'émetteur.
4. Relâchez les boutons MENU et SET. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter en rouge.
5. Appuyez le bouton MENU 3 fois. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter en rouge 4 fois.
6. Appuyez sur le bouton SET pour effacer les réglages. La LED va se mettre à s'illuminer en vert et l'émetteur aura retrouvé sa configuration par défaut.

Trim des gaz
Paramétrer le potentiomètre multi-fonctions pour vous en servir en tant que trim des gaz vous permettra d'ajuster la position du neutre des gaz pour éviter tout risque de freinage inopiné ou de mise des gaz lorsque la gâchette de l'émetteur est au neutre. Remarque : Votre émetteur est équipé d'un mode de détection du trim des gaz pour éviter tout incident lié à une perte de contrôle. Jetez un oeil sur la colonne pour obtenir plus d'informations.

i – Mode de détection de trim
Lorsque le potentiomètre multi-fonctions est paramétré pour régler le trim des gaz, l'émetteur se souviendra du réglage du trim des gaz. Si le potentiomètre multi-fonctions est déplacé de son réglage d'origine alors que l'émetteur est éteint ou lorsqu'il est utilisé pour piloter un autre modèle, l'émetteur ignorera la position actuelle du potentiomètre. Cela afin d'éviter de perdre le contrôle du modèle. La LED située sur le devant de l'émetteur va se mettre à clignoter rapidement en vert et le trim des gaz (le potentiomètre multi-fonctions) n'interférera pas sur le trim tant qu'il n'a pas retrouvé sa position d'origine mémorisée. Pour restaurer le contrôle du trim des gaz, tournez simplement le potentiomètre multi-fonctions dans une direction jusqu'à ce que la LED s'arrête de clignoter.

Direction et Fins de course
L'émetteur TQ 2,4GHz vous permet de choisir la limite de la course des servos (ou sa fin de course), d'obtenir des courses gauche et droite indépendantes et autonomes (sur la voie de direction) et la course des gaz / frein (sur la voie des gaz). Cela vous permet de peaufiner les réglages du servo pour éviter tout incident causé par le mouvement du servo de direction ou par les tringleries de gaz (dans le cas d'un modèle à propulsion thermique) car ils auraient dépassé leurs limites mécaniques. Le réglage des fins de course que vous sélectionnez devra représenter une course optimale du servo ; les fonctions de pourcentage de direction ou de pourcentage de freinage n'interviennent pas sur les réglages de fins de course.

Page 30
! Fonction de sécurité intégrée - Votre système radio de Traxxas est muni d'une fonction de sécurité intégrée qui remet l'accélérateur à la dernière position neutre enregistrée en cas de perte du signal. Les témoins du transmetteur et du récepteur clignotent en rouge rapidement.

Direction et Sub-Trim des gaz
La fonction Sub-Trim est utilisée pour régler précisément le neutre du servo de direction ou celui des gaz dans le cas où même avec le trim à « zéro », le servo n'est pas centré. Lorsqu'il est sélectionné, le Sub-Trim permet des réglages très fins de la tête du servo afin de le mettre avec précision au neutre. Réglez toujours à zéro le trim de direction avant de réaliser les réglages finaux (s'ils sont requis) à l'aide du Sub-Trim. Si le trim des gaz a été réglé précédemment, le trim des gaz devra être reprogrammé à « zéro » avant de réaliser les réglages finaux à l'aide du Sub-Trim.

Activer le verrouillage
Une fois que vous avez effectué tous ces réglages et qu'ils vous conviennent, vous pouvez désactiver le potentiomètre multi-fonctions afin qu'aucun de vos réglages ne puisse être modifié. Cela est particulièrement pratique lorsque vous faites fonctionner plusieurs véhicules avec un seul émetteur via le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles.

Réglages multiples et potentiomètre multi-fonctions
Il est important de remarquer que les réglages effectués avec le potentiomètre multi-fonctions se superposent les uns aux autres. Par exemple, si vous assignez le potentiomètre multi-fonctions pour régler le pourcentage de la direction et que vous le paramétrez à 50%, puis ensuite que vous réassignez le potentiomètre pour contrôler la sensibilité de la direction, l'émetteur va se souvenir du pourcentage de réglage de la direction. Le réglage que vous appliquerez à la sensibilité de la direction sera de 50% conformément à ce que vous avez sélectionné précédemment. Désactivez le potentiomètre multifonctions pour éviter au potentiomètre d'interférer sur les réglages futurs, mais le dernier réglage du potentiomètre multi-fonctions sera encore opérationnel.

SYSTEME TRAXXAS D'APPAIRAGE MEMORISABLE DES MODELES
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles est une caractéristique exclusive et brevetée de l'émetteur TQ 2,4GHz. Chaque fois que l'émetteur est appairé à un nouveau récepteur, il sauvegarde ce récepteur dans sa mémoire avec tous les réglages qui lui sont propres. Lorsque l'émetteur et le récepteur appairé sont mis sous tension, l'émetteur fait parvenir automatique au récepteur tous les réglages. Il n'est pas nécessaire de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés.

Le verrouillage du modèle
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles peut stocker jusqu'à 20 modèles (récepteurs) dans sa mémoire. Si vous appairez un 21ème récepteur, le système Traxxas d'appairage effacera de sa mémoire le récepteur le plus ancien (en d'autres mots, le modèle que vous avez utilisé le moins sera effacé). Activer le verrouillage du modèle bloquera le récepteur en mémoire afin qu'il ne soit pas effacé.
Vous pouvez appairer de multiple émetteurs TQi au même modèle rendant possible le fait de prendre n'importe quel émetteur et véhicule (appairés au préalable) de votre collection et de les mettre uniquement sous tension pour les faire fonctionner ensemble. Avec le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles, il n'est plus nécessaire de se souvenir quel émetteur correspond à son modèle et il n'y a plus besoin de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés. L'émetteur et le récepteur vont s'en charger automatiquement.

Activer le verrouillage du modèle :

1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez verrouiller.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter 4 fois en vert et de manière répétée.
4. Appuyez sur SET. La LED va se mettre à clignoter en vert en réalisant un seul flash à intervalle régulier.
5. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter en rouge de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton MENU, la LED va se mettre à clignoter deux fois en rouge et de manière répétée.
7. Appuyez sur le bouton SET, la LED va clignoter rapidement en vert. La mémoire est désormais verrouillée.

Appuyez sur les boutons MENU et SET pour retourner au mode pilotage.

Remarque : Pour débloquer une mémoire, à l'étape 5 appuyez deux fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter rapidement en vert afin d'indiquer que le modèle est déverrouillé. Pour verrouiller tous les modèles, à l'étape 6 appuyez deux fois sur le bouton MENU puis appuyez sur le bouton SET.

Effacer un modèle :

A un certain point, vous souhaiterez effacer de la mémoire un modèle que vous n'utilisez plus.

1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez effacer.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter quatre fois et de manière répétée.
4. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter une fois et de manière répétée.
5. Appuyez une fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter deux fois de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton SET. La mémoire est sélectionnée pour être effacée. Appuyez sur le bouton SET pour effacer le modèle. Appuyez et maintenez le bouton MENU pour retourner au mode pilotage.

CODES DU TÉMOIN LED DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED		Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 7.
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 10.
	Vert à clignotements rapides (0,1 sec allumé / 0,15 sec éteint)	Mode de recherche de l'accélérateur	Tournez le bouton multifonctionnel à droite ou à gauche jusqu'à ce que le témoin cesse de clignoter. Voir plus de renseignements à la page 30.
	Rouge à clignotements moyens (0,25 sec alllumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible	Mettez de nouvelles piles dans le transmetteur. Voir plus de renseignements à la page 8.
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion	Le transmetteur et le récepteur ne sont plus connectés. Arrêtez le système et rallumez-le. Trouvez la source de l'erreur de connexion (par exemple, hors de portée, piles faibles, antenne endommagée).
Schémas de programmation			
ou	Numérote (vert ou rouge) puis pause	Position actuelle du menu	Voir l'arbre de menu pour plus de renseignements.
x8	Vert rapide 8 fois	Réglage du menu accepté (sur SET)	
x8	Rouge rapide 8 fois	Menu SET invalide	Erreur d'utilisateur, comme la tentative de supprimer un modèle verrouillé.

CODES DU TÉMOIN LED DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED		Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 7.
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 10.
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension	Un niveau constant de basse tension dans le récepteur déclenche le système de sécurité intégrée qui assure suffisamment d'énergie pour mettre la servo d'accélération au centre avant de perdre toute l'énergie.

ARBRE DE MENU

L'arbre de menu ci-dessous montre le système de navigation parmi les réglages et les fonctions du transmetteur TQi. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour entrer dans l'arbre de menu, puis effectuez les commandes suivantes pour naviguer au menu et faire des options.

MENU : Quand vous accédez à un menu, commencez toujours en haut. Appuyez sur MENU pour faire défiler l'arbre de menu. Quand vous avez atteint le fond de l'arbre, vous pouvez revenir en haut en appuyant encore une fois sur MENU.

SET : Appuyez sur SET pour vous déplacer à travers l'arbre de menu et faire des options. Lorsqu'une option est communiquée à la mémoire du transmetteur, le témoin DEL clignote en vert rapidement.

RETOUR : Appuyez sur MENU et SET en même temps pour remonter un niveau dans l'arbre de menu.

SORTIE : Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour sortir de la programmation. Les options que vous avez faites seront enregistrées.

ÉCHO : Maintenez le doigt appuyé sur SET pour activer la fonction « écho ». Écho vous ramène à position actuelle dans l'arbre de menu si vous vous égarez. Par exemple : Si votre position actuelle est Points limite du canal de direction, maintenez le doigt appuyé sur SET pour que le témoin DEL clignote deux fois en vert, une fois en vert, puis trois fois en rouge. L'écho ne change pas vos réglages ou votre position dans la séquence de programmation.

Voici un exemple de la façon d'accéder à une fonction dans l'arbre de menu. Dans l'exemple ci-dessous, l'utilisateur configure le bouton multifonctionnel en tant que commande de direction à taux double.

Comment régler le bouton multifonctionnel pour commander LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :

1. Allumez le transmetteur
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU jusqu'à ce que le témoin DEL s'allume en vert. Il clignotera à des intervalles simples.
3. Appuyez sur SET. Le témoin DEL rouge clignote à des intervalles simples pour indiquer que la direction à taux double a été sélectionnée.
4. Appuyez sur MENU deux fois. Le témoin DEL rouge clignote trois fois à plusieurs reprises pour indiquer que le pourcentage de la direction a été sélectionné.
5. Appuyez sur SET pour sélectionner. Le témoin DEL vert clignote 8 fois rapidement pour indiquer que la sélection a réussi.
6. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour retourner au mode de pilotage.

Restaurer les paramètres par défaut :

Transmetteur ARRÊTÉ	Maintenez les doigts appuyés sur MENU et SET en même temps	Transmetteur ALLUMÉ	Relâchez MENU et SET le témoin DEL clignote d'une couleur rouge.	**Appuyez sur SET pour** effacer les paramètres. Le témoin DEL s'allume et reste vert constant. Le transmetteur est remis au réglage par défaut

Saisissez Programmation
Appuyez et maintenez appuyé sur MENU pendant 3 secondes

Appuyez sur MENU pour faire défiler les options.
Appuyez sur SET pour choisir une option.

- **1 Bouton multifonctionnel** — *Un clignotement vert* — Appuyez sur SET :
  - **1 Sensibilité de la direction (Exponentiel)** — *Un clignotement rouge*
  - **2 Sensibilité de l'accélérateur (Exponentiel)** — *Deux clignotements rouges*
  - **3 Pourcentage de la direction (taux double)** — *Trois clignotements rouges*
  - **4 Pourcentage de freinage** — *Quatre clignotements rouges*
  - **5 Réglage de l'accélérateur** — *Cinq clignotements rouges*
  - **6 Bouton désactivé** — *Six clignotements rouges*

Appuyez sur MENU

- **2 Configuration des canaux** — *Deux clignotements verts* — Appuyez sur SET :
  - **1 Direction (Canal 1)** — *Un clignotement vert* — Appuyez sur SET :

    Appuyez sur MENU pour faire défiler les options.
    Appuyez sur SET pour choisir une option.
    - **1 Inversion de servo** — *Un clignotement rouge* — Appuyez sur SET pour inverser la servodirection
    - **2 Réglage secondaire** — *Deux clignotements rouges* — Actionnez le bouton pour effectuer le réglage secondaire. Appuyez sur SET pour enregistrer.
    - **3 Points limite** — *Trois clignotements rouges* — Réglez à l'aide du volant. Tournez à droite jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Tournez à gauche jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Pour remettre à zéro la course maximale : Relâchez les commandes appuyez sur SET.
    - **4 Remettez à zéro les points limites** — *Quatre clignotements rouges* — Appuyez sur SET pour restaurer les points limites par défaut.

    Appuyez sur MENU
  - **2 Accélérateur (Canal 2)** — *Deux clignotements verts* — Appuyez sur SET :
    - **1 Inversion de servo** — *Un clignotement rouge* — Appuyez sur SET pour inverser la servodirection
    - **2 Réglage secondaire** — *Deux clignotements rouges* — Actionner le bouton pour effectuer le réglage secondaire. Appuyez sur SET pour enregistrer.
    - **3 Points limite** — *Trois clignotements rouges* — Réglez à l'aide du levier. Tirez jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Poussez jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Pour remettre à zéro la course maximale : Relâchez les commandes appuyez sur SET.
    - **4 Remettez à zéro les points limites** — *Quatre clignotements rouges* — Appuyez sur SET pour restaurer les points limites par défaut.

Appuyez sur MENU

- **3 Sélection des modes** — *Trois clignotements verts* — Appuyez sur SET :

  Appuyez sur SET pour choisir une option.
  - **1 Électrique** — *Un clignotement rouge*

    Appuyez sur MENU
  - **2 Nitro** — *Deux clignotements rouges*

Appuyez sur MENU

- **4 Traxxas-Link** — *Quatre clignotements verts* — Appuyez sur SET :
  - **1 Verrouillage du modèle** — *Un clignotement vert* — Appuyez sur SET :
    - **1 Déverrouillez** — *Un clignotement rouge*
    - **2 Verrouillez** — *Deux clignotements rouges*
    - **3 Déverrouillez tout** — *Trois clignotements rouges*

    Appuyez sur MENU
  - **2 Supprimer le modèle** — *Deux clignotements verts* — Appuyez sur SET :
    - **1 Confirmez la supression** — *Un clignotement rouge*

Note : Le transmetteur est « actif » pendant la programmation, donc vous pouvez mettre à l'épreuve les réglages en temps réel sans devoir sortir de l'arbre de menu.

FORMULES D'ARBRE DE MENU

Pour sélectionner les fonctions et régler le transmetteur TQ 2,4 GHz sans se référer à l'arbre de menu, allumez votre émetteur, trouvez la fonction dans la colonne gauche que vous souhaitez régler et suivez les étapes correspondantes.

1

Allumez toujours le transmetteur en premier.

Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x8 **App. sur SET pour conf.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage						
Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x2 **App. sur MENU pour conf.** Témoin clign. coul. rouge x2	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour comm. LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x3 **App. 2x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x3)	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Bouton multifonctionnel réglé pour le POURCEN-TAGE DE FREINAGE (%)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x4 **App. 3x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour L'ACCÉLÉRATEUR	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x5 **App. 4x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x5)	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	Régl. bouton multifonctionnel jusqu'à ce que DEL s'all. d'1 coul. verte constante.				
VERROUILLAGE du bouton multifonctionnel	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x6 **App. 5x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x6)	x8 **App. sur SET pour verr.** DEL clign. coul. verte x8	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
INVERSER le sens de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x8 **App. sur SET** pour inverser la servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
RÉGLAGE SECONDAIRE de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x2 **App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	x8 **App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x3 **App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Tourn. volant** pour régl. course max. à gauche et à droite	x8 **App. sur SET** pour enreg. chaque position	**Tourn. volant** pour mettre à l'épreuve les réglages	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOI-VENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 6-8
Remettre les POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x4 **App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (4x)	x8 **App. sur SET** pour remet. points limites à 0	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
INVERSER le sens de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x8 **App; sur SET** pour invers. servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
RÉGLAGE SECONDAIRE de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x2 **App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	x8 **App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x3 **App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Action. accélérateur** pour régl. niveau max. souhaité d'accélération/frein	**App. sur SET** pour enreg. Actionnez le levier pour mettre à l'épreuve	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOI-VENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 7-9
Remettre les POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x4 **App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 **App. sur SET** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		



MODEL RACING CAR
15 bis, avenue de la Sablière
Z.A.C. de la Sablière
94370 Sucy-En-Brie
France

Tél. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
Site : www.mrcmodelisme.com
E-mail : mrcfrance@mrcmodelisme.com



TRAXXAS MANUEL D'INSTRUCTIONS
RADIO TQ 2.4 GHZ

INTRODUCTION

Votre modèle inclus le dernier émetteur Traxxas TQ 2.4 GHZ avec la dernière technologie Traxxas Link.
Le design permettant une utilisation facile de l'émetteur fourni aux nouveaux venus à la radiocommande un pilotage agréable, ainsi que les compliments des utilisateurs expérimentés par le niveau professionnel des caractéristiques ou de toute autre personne désirant expérimenter les performances de son modèle.
Les commandes de direction et de puissance possèdent une fonction exponentielle réglable, butées réglables ainsi que sub-trims. Un dual rabe de direction et de frein est disponible. Nombreuses fonctions de haut niveau sont réglables grâce à un bouton multifonction qui peut être programmé pour contrôler différentes fonctions. Des instructions détaillées un menu arborescent inclus dans ce manuel vous aideront à comprendre les fonctions avancées de votre nouvel émetteur TQ 2.4GHZ. Informations additionnelles avec vidéo sur www.Traxxas.com

TERMINOLOGIE

S'il vous plait, prenez un instant pour vous familiarisez avec les termes concernant la radio et le système de propulsion. Ils seront utilisés au long de ce manuel. Des explications détaillées des fonctions avancées de votre nouvelle radio y sont présentes.

<u>- 2.4 GHZ à étalement de spectre :</u> Ce modèle est fourni avec la dernière technologie. Au contraire des systèmes AM et FM qui nécessite des quartz et sont sujets aux interférences, le système TQ 2.4 GHZ sélectionne automatiquement et verrouille une fréquence libre et offre une résistance supérieure aux interférences et parasites.

<u>- BEC :</u> Le système BEC peut se trouver aussi bien dans le récepteur que le variateur électronique. Ce circuit permet l'alimentation des servos et du récepteur à partir de la batterie de propulsion d'un modèle électrique. Cela évite l'utilisation séparée d'une batterie 4 AA pour alimenter le système radio.

<u>- Moteur brushless (sans charbon) :</u> Un moteur brushless à courant continu remplace le classique moteur à charbon et collecteur grâce à une électronique intelligente qui alimente alternativement les enroulements électromagnétiques pour provoquer la rotation. A l'opposé d'un moteur à charbon, le moteur brushless a des enroulements sur la périphérie du moteur et les aimants sont montés sur l'arbre rotor.

<u>- Courant :</u> Le courant est une mesure de débit au travers de l'électronique mesurée habituellement en ampère. Comparé à un tuyau d'arrosage c'est la quantité d'eau passant au travers de celui-ci.

<u>- E.S.C. Variateur de vitesse électronique :</u> Un variateur de vitesse électronique contrôle le moteur électrique du modèle. Le variateur VXL-6S marine utilise des composants fournissant un contrôle précis, digital et proportionnel de la puissance. Les variateurs électroniques sont plus efficaces que les variateurs mécaniques de sorte que les batteries durent plus longtemps. Un variateur électronique possède un circuit qui prévient de la perte de contrôle de la direction et des gaz lorsque la batterie se décharge.

- Bande de fréquence : Ce sont les fréquences utilisées par votre émetteur pour envoyer des signaux à votre modèle. Ce modèle utilise le 2.4 GHZ à étalement de spectre direct.

- KV : Les moteurs brushless sont repérés par leur KV. Le nombre de KV est égal à la vitesse de rotation du moteur sans charge sous une tension de 1 volt. Le KV augmente alors que le nombre d'enroulements du moteur diminue.
Lorsque le KV augmente, le courant consommé augmente aussi.

- LiPo : Abréviation de Lithium-Polymère. Les batteries de LiPo sont connues pour leur chimie qui permet une densité énergétique importante, de forts courants dans un volume compact. Ces batteries très performantes exigent une attention particulière. Pour utilisateurs confirmés seulement.

- MAH : Abréviation de milliampère heure. C'est une mesure de la capacité de la batterie. Plus le chiffre est grand, plus la batterie dure entre les recharges.

- Neutre servo : Position stable que le servo recherche lorsque les commandes de l'émetteur sont au neutre.

- NiCad : Abréviation pour Nickel-Cadmium, batteries des débuts du modélisme. Les Batteries NiCad peuvent fournir des courants importants, une forte capacité et être rechargées jusqu'à 1000 fois. De très bonnes procédures de charges sont nécessaires pour éviter l'effet mémoire qui réduit leur durée.

- NiMH : Abréviation pour Nickel-Métal hydride. Les batteries NiMH fournissent des courants importants et une meilleure résistance à l'effet mémoire. Elles ont généralement de plus grandes capacités que les batteries NiCad. Elles peuvent subir 500 cycles de charge. Un chargeur delta Peak prévu pour batterie NiMH est nécessaire pour des performances optimum.

- Récepteur : Le boîtier radio se trouvant dans le modèle qui reçoit le signal de l'émetteur et le relaye vers les servos.

Résistance : La résistance mesure comment un objet résiste ou obstrue le courant passant au travers. Quand le débit est réduit, l'énergie est transformée en chaleur et est perdue. Le système d'alimentation est conçu pour réduire la résistance électrique donc les pertes en chaleur.

Rotor : C'est l'arbre principal du moteur brushless. Dans un moteur brushless, les aimants sont montés sur le rotor et les enroulements sont dans le carter.

Sensored (avec capteur) : Cela correspond à un type de moteur brushless qui utilise un capteur interne pour envoyer des retours d'informations du rotor vers le variateur. Le variateur VXL-6S est conçu pour des moteurs sensorless (sans capteur).

Sensorless (sans capteur) : Cela correspond à un type de moteur brushless qui utilise des commandes précises d'un variateur pour un fonctionnement régulier. Un câblage et capteur additionnel ne sont pas utilisés. Le variateur VXL-6S est optimisé pour une commande sensorless.

Servo : Boîtier motorisé dans votre modèle commandant la direction.

Solder tabs (contacts soudés) : Contacts externes accessibles qui permettent un remplacement aisé du câblage moteur.

Emetteur : Boîtier radio tenu en main qui envoie les instructions de direction et gaz au modèle.

Trim : Ajustement fin de la position neutre des servos qui s'effectue en réglant les boutons trim gaz et direction sur la face avant de l'émetteur.
Note : le bouton multi-fonction doit être programmé pour servir de trim de gaz.

Protection thermique : Le capteur de température utilisé dans le variateur VXL-6S détecte une surcharge et surchauffe du circuit de transistor. Si une température excessive est détectée, le capteur coupe automatiquement pour éviter des dommages à l'électronique.

Système radio à 2 canaux : Le système radio TQ constitué par un récepteur, un émetteur et les servos utilise 2 canaux, un commande les gaz, l'autre la direction.

Voltage (tension) : C'est une mesure de différence de potentiel entre 2 points par exemple le positif et le négatif d'une batterie. En reprenant l'analogie avec le tuyau d'arrosage, le voltage correspond à la pression de l'eau dans le tuyau.

PRECAUTIONS IMPORTANTES POUR LA RADIOCOMMANDE

Pour une portée maximum, tenir l'émetteur de sorte à avoir une antenne verticale. L'antenne de l'émetteur peut être orientée pour obtenir cette verticalité.

Ne pas plier le fil d'antenne récepteur, cela peut réduire la portée.

Ne pas couper le fil d'antenne récepteur, cela réduit la portée.

Déplier l'antenne dans le modèle autant que possible pour une portée maximale. Il n'est pas nécessaire de déplier l'antenne hors du modèle mais enrouler l'antenne sur elle-même est interdit.

Ne pas dérouler l'antenne hors du modèle sans la protection d'un tube d'antenne, sinon celle-ci peut être endommagée ou coupée réduisant la portée. Toujours protéger l'antenne dans un tube pour éviter les dommages.

Votre modèle est équipé avec le nouvel émetteur Traxxas 2.4 GHZ avec Traxxas Link

EMETTEUR TQ 2.4GHZ

Antenna	Antenne
Mutlifonction knob	Bouton multifonction
Steerin trim	Trim de direction
Throtter trigger	Commande des gaz
Power switch	Interrupteur on/off
Battery compatiment	Logement des piles
Red/green status led	Led d'état vert/rouge
Menu button	Bouton menu
Set button	Bouton set
Steering wheel	Volant
Throttle netral adjust	Réglage du neutre de la commande de gaz

INSTALLATION DES PILES DANS L'EMETTEUR

Votre émetteur TQ nécessite 4 piles AA.
Le logement piles se trouve dans la base de votre émetteur.
Appuyer sur la languette.

1-Enlever le capot du logement piles en appuyant sur la languette et soulevant le capot.
2-Placer les piles en respectant l'orientation indiquée dans le logement.
3-Réinstaller le capot et le verrouiller.
4-Allumer l'émetteur et vérifier la led d'état qui doit être verte et brillante.

Si la led d'état clignote rouge, les piles sont déchargées, ou mal installées. Remplacer l'ensemble par des piles neuves. Le voyant d'indication d'alimentation n'indique pas le niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Se référer à la table des codes led de l'émetteur (page 25) pour plus d'informations.

SYSTEME DE RADIOCOMMANDE TQ 2.4GHZ
REGLES POUR LA RADIO TQ

-Toujours allumer votre émetteur TQ 2.4 GHZ en premier et éteindre en dernier. Cette procédure évite à votre modèle de recevoir des signaux d'un autre émetteur et d'en perdre le contrôle.
Votre modèle possède un fail-safe électronique pour éviter ce type de problème, mais la meilleure protection contre un démarrage intempestif du modèle est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.

-Toujours utiliser des piles neuves ou des accus fraîchement rechargés. Des batteries faibles limitent le signal entre le récepteur et l'émetteur. La perte du signal peut causer la perte du modèle.

-Afin de permettre un appairage de l'émetteur et du récepteur, le récepteur doit être allumé dans les 20 secondes suivant l'allumage de l'émetteur. La led de l'émetteur clignote rouge rapidement indiquant un défaut d'appairage. Si vous n'avez pas réussi l'appairage, éteignez l'émetteur et recommencez.

-Toujours allumer l'émetteur avant de brancher les batteries.

REGLAGES BASIQUES DE LA RADIO TQ 2.4GHZ

Ajustement du neutre des gaz :
Le réglage du neutre des gaz est situé sur la face avant de l'émetteur et contrôle le débattement avant/arrière de la gâchette des gaz. Changez le réglage en appuyant sur le bouton et en le glissant sur la position désirée. Il y a 2 positions possibles.
50/50 déplacements égaux en avant et en arrière.
70/30 permet un déplacement 70% en avant et 30% en arrière.

Note : nous vous recommandons fortement de garder les réglages d'usine avant que vous ne soyez familier avec tous les réglages et capacités de votre modèle. Pour changer le réglage du neutre des gaz, éteignez votre émetteur d'abord. Vous devez reprogrammer votre variateur pour qu'il reconnaisse la position 70/30 (voir page 16).

Trim de direction :
Le trim électronique de direction situé sur la face avant de l'émetteur règle le neutre (centre) du canal de direction.

Bouton multifonction (MFB) :
Il peut être programmé pour contrôler un certain nombre de fonctions variées. D'usine le MFB contrôle la sensibilité de la direction connue habituellement sous le nom d'exponentielle. Lorsque le bouton est tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (à fond à gauche), il n'y a pas d'expo et de la sensibilité de la direction est linéaire (réglage habituellement utilisé). En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, on ajoute de l'expo et diminue la sensibilité de la direction symétriquement à droite et à gauche du centre. Pour plus de détail voir page 15.

UTILISATION DE LA RADIO TQ 2.4GHZ

La radio TQ 2.4GHZ a été préréglée en usine. Le réglage doit être contrôlé avant d'utiliser le modèle au cas où celui-ci aurait changé durant le transport, voilà comment :

1-Allumez l'émetteur, la led d'état doit être verte fixe (pas de clignotement)
2-Poser le modèle sur son ber (fourni).Assurez-vous que vos mains soient hors du champ des pièces en mouvement. Eloignez vos doigts et autres objets de l'hélice.
3-Connectez les batteries sur le variateur : cela arme le variateur.
4-Tournez le volant sur l'émetteur et vérifiez le débattement du servo de direction. Assurez-vous que la tringlerie est libre, ne plie pas ou est détachée. Si la direction se déplace lentement, vérifier si les batteries sont faibles.
5- En regardant l'arrière du modèle vu du dessus, la direction (gouvernail) doit être droite (centrée). Si le gouvernail est décentré, agir sur le trim de l'émetteur pour le recentrer.
6- Appuyer doucement sur la gâchette des gaz pour vous assurer que vous avez marche avant et marche arrière

et que le moteur s'arrête quand vous relâchez la gâchette.
Attention : ne pas mettre plein gaz avant et arrière.
7- Une fois vos réglages effectués, éteignez le récepteur et le modèle en débranchant les batteries, ensuite éteignez l'émetteur. Eteignez l'émetteur toujours en dernier.

Test de portée de la radio :
Avant chaque utilisation de votre modèle, vous devez effectuer un test de portée en vous assurant que cela fonctionne correctement.

1-Allumez l'émetteur et vérifiez son fonctionnement comme précédemment.
2-Ayez un ami qui surveille le modèle. **Assurez-vous que ses mains et ses vêtements sont éloignés des pièces tournantes du modèle.**
3-Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit verticale et éloignez-vous du modèle avec l'émetteur jusqu'à ce que vous atteigniez la distance la plus grande à laquelle vous souhaitez piloter votre modèle.
4-Actionnez doucement les commandes du modèle pour être sûr que le modèle répond correctement.
5-N'essayez pas de piloter votre modèle s'il y a un problème de radio ou une interférence à l'endroit où vous êtes.

Des vitesses plus élevées exigent des distances plus grandes :
Plus élevée est la vitesse de votre modèle, plus rapidement vous atteindrez les limites de portée de votre radio. A 80 km/h votre modèle parcoure environ 25 m par seconde. C'est excitant, mais gardez votre modèle dans les limites. Si vous désirez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximum, votre meilleure position est au centre de l'espace de déplacement, pas vers l'extrémité. En plus d'optimiser la portée de la radio, cette technique vous permet de garder le modèle plus près de vous, améliorant ainsi sa visibilité et son contrôle.

Appairage d'une radio TQ 2.4GHZ :
Pour fonctionner, l'émetteur et le récepteur doivent âtre appairés électroniquement. **Cela a déjà été effectué en usine.** Si vous avez besoin de réappairer votre système ou d'appairer un nouveau récepteur, suivez les instructions indiquées. Note : Le récepteur doit être alimenté par une batterie de 4.8 -6 volts pour l'appairage et la distance entre l'émetteur et le récepteur doit être inférieurs à 1.5 m.

1-Appuyer et maintenir le bouton SET de l'émetteur pendant que vous l'allumez. La led de l'émetteur doit clignoter rouge lentement.

2-Appuyer et maintenir le bouton LINK du récepteur pendant que vous l'allumez.

3-Lorsque les leds de l'émetteur et du récepteur deviennent vert fixe, l'appairage est effectué et le système prêt à l'utilisation. Assurez-vous que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Sensibilité de la direction (Exponentiel) :
Le bouton multifonction sur l'émetteur TQ 2.4GHZ a été programmé pour contrôler la sensibilité de la direction (comme sous le nom : Exponentiel). Le réglage standard de sensibilité est « normal » (exponentiel zéro) avec le bouton sur la gauche de sa course. Ce réglage fournit une réponse linéaire du servo. Le mouvement du servo de direction correspond exactement avec le déplacement du volant de l'émetteur.
En tournant le bouton dans le sens horaire, l'exponentiel négatif se produit en diminuant la sensibilité de la direction rendant le servo moins sensible autour du neutre et plus sensible vers les extrémités de sa course. Plus vous tournez le bouton, plus le changement sera prononcé sur le débattement du servo. Le terme « exponentiel » vient de cet effet : le débattement du servo change exponentiellement par rapport au déplacement du volant. L'effet de l'exponentiel est indiqué en pourcentage. Plus le pourcentage est grand, plus l'effet est important. Les illustrations expliquent le fonctionnement.

Sensibilité de direction normale (0% exponentiel) :
Dans ce schéma, le déplacement du servo de direction (et par conséquent celui du gouvernail) correspond exactement à celui du volant. Les débattements ont été augmentés à des fins d'illustration et compréhension.

Sensibilité de direction diminuée (exponentiel négatif) :
En tournant le bouton multifonction dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de la direction sera

diminuée. Remarquez qu'un débattement assez important du volant provoque un déplacement plus faible du servo. Plus vous tournez le bouton, plus l'effet apparaît.

Une sensibilité de direction diminuée est utile lorsque vous pilotez des modèles à hautes vitesses ou lorsque vous désirez une direction moins agressive. Les débattements ont été augmentés à des fins d'illustration et de compréhension.

Essayez ! Testez différentes valeurs d'exponentiel. Il est facile de revenir à zéro si vous n'aimez pas l'effet obtenu. Il n'y a pas de mauvaise manière de régler votre exponentiel. Le bon réglage est celui qui vous convient en vous permettant un pilotage aisé de votre modèle.

INSTALLATION DE L'ANTENNE

L'antenne du récepteur est installée en usine. L'antenne est sécurisée avec une vis de 3x4 mm.
Pour démonter le tube, desserrer la vis avec la clé allen 1.5 mm fournie.
Lors de la remise en place de l'antenne, insérer le fil de l'antenne dans le tube jusqu'à ce que l'extrémité blanche du fil atteigne le bout su tube sous le capuchon noir. Mettre le tube dans son support en s'assurant que le fil d'antenne passe dans la fente du support. Ensuite, vissez la vis avec la clé allen 1.5 mm jusqu'à ce que le tube soit en place. Ne pas trop serrer. Ne pas plier ou coincer le fil d'antenne. Ne pas raccourcir le tube d'antenne.

Pour éviter des pertes de portée radio :
-ne pas couper ou pincer le fil d'antenne,
-ne pas couper le bout métallique,
-ne pas couper ou plier l'extrémité blanche après la partie métallique.

GUIDE DE REGLAGES AVANCES POUR RADIO TQ 2.4GHZ

Votre émetteur Traxxas possède un bouton multifonction programmable qui peut être utilisé pour commander différentes fonctions avancées de l'émetteur (réglé d'usine sur sensibilité de la direction voir page 15). L'accès au menu de programmation s'effectue à l'aide des boutons MENU et SET de l'émetteur et en contrôlant les signaux d'une led. Un menu arborescent se trouve page 26. Essayez les différents réglages pour voir s'ils augmentent les qualités de votre pilotage.

Sensibilité des gaz (exponentiel des gaz) :

Le bouton multifonction peut commander la sensibilité des gaz. Cette fonction travaille de la même manière que la sensibilité de direction décrite (page 15) mais les effets ont lieu sur la canal des gaz. Seule la marche AVT est réglable, le frein et la marche ARR restent linéaires quelques soit le réglage de sensibilité des gaz.

Pourcentage de direction (Dual rate-double débattement) :

Le bouton multifonction peut commander la valeur (pourcentage) du débattement de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens horaire à fond donnera un débattement maxi de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire diminue le débattement de la direction.
Note: Tourner le bouton sens anti-horaire au maxi donne un débattement nul.
Soyez informés que les réglages de butées définissent un débattement maxi. Si vous réglez le pourcentage à 100% en agissant sur le bouton multifonction, le servo se déplacera jusqu'à la butée mais ne la dépassera pas. De nombreux pilotes règlent les doubles débattements de sorte qu'ils aient suffisamment de direction nécessaire à des virages serrés, rendant le pilotage du modèle plus facile durant le reste de la course. Réduire le débattement de la direction peut être utilise pour conduire des véhicules sur surface accrocheuses ou limiter la direction en course ovale ou les grands débattements de direction ne sont pas nécessaires.

Trim des gaz :

En programmant le bouton multifonction en tant que trim de gaz, cela vous permet de régler le neutre des gaz pour éviter un freinage ou une accélération lorsque la gâchette des gaz est au neutre. Votre émetteur est protégé contre les changements du neutre de gaz accidentel pour éviter les départs imprévus. Voir le bandeau latéral.

Subtrim de direction et des gaz :

La fonction subtrim est utilisée pour régler avec précision le neutre du servo de direction et de gaz au cas ou le réglage avec le bouton de trim ne règle pas le neutre complètement. Lorsqu'il est choisi, le subtrim permet un réglage plus fin de l'arbre de sortie du servo afin de régler le neutre.
Mettre toujours le bouton de trim de direction avant d'effectuer si besoin un réglage final avec le subtrim. Si le trim de gaz a été précédemment modifié, le bouton de trim de gaz doit être remis à zéro avant le réglage final utilisant le subtrim.

Butées de direction et des gaz :

L'émetteur TQ 2.4GHZ vous permet de choisir les butées de débattement des servos indépendamment pour le débattement droit ou gauche du servo de direction ou bien pour le débattement gaz ou frein pour le servo de gaz. Cela vous permet des réglages fins évitant de forcer sur les tringleries que ce soit de direction ou de gaz (sur les véhicules nitro) en dépassant les limites mécaniques. Les réglages de butées choisis représentent le débattement maxi. Le pourcentage de direction (dual rate) ou de gaz ne surpassera jamais les butées.

Verrouillage :

Une fois que vous avez effectué tous vos réglages et qu'ils vous conviennent, vous pouvez déconnecter le bouton multifonction de sorte qu'aucun de nos réglages ne soient changés. Cela est pratique si vous possédez de nombreux modèles avec un seul émetteur au travers du Traxxas Link.

Réglages multiples et bouton multifonction :

Il est important de remarquer que les réglages effectués avec le bouton multifonction s'empilent les uns sur les autres. Par exemple, si vous assignez au bouton multifonction le réglage de pourcentage de direction et lui donnez la valeur 50% et qu'ensuite, réassignez le bouton multifonction à la sensibilité de direction. L'émetteur aura en mémoire le réglage de pourcentage de direction. Les réglages que vous allez faire en sensibilité de direction seront appliqués aux 50% de réglage de pourcentage de direction effectués précédemment ; c'est pourquoi « déconnecter » ce bouton multifonction évite de faire d'autres réglages mais le dernier réglage du bouton multifonction reste valide.

Pourcentage du frein (dual rate) :

Les bateaux radiocommandés ne possèdent pas de frein puisque la résistance naturelle de l'eau ralenti et arrête le bateau lorsque les gaz sont coupés. Cependant si vous utilisez votre émetteur TQ 2.4 GHZ avec une voiture ou un camion, vous pourriez être sûr de l'utilité du pourcentage de frein. Réglé sur le pourcentage de frein, le bouton multifonction contrôle la quantité de frein appliquée par le servo gaz/frein dans un modèle nitro. Les modèles électriques n'ont pas de servo gaz/frein mais la fonction pourcentage de frein fonctionne de la même manière dans les modèles électriques.
En tournant le bouton multifonction à fond sens horaire donnera le débattement maxi de frein.
En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire réduit le débattement du frein.
NOTE : En tournant le bouton à fond en sens anti-horaire, l'action de freinage est éliminée.

TRAXXAS LINK

Le Traxxas Link est un système exclusif et breveté sur les émetteurs TQ 2.4GHZ. A chaque fois qu'un émetteur est appairé à un nouveau récepteur il garde en mémoire le récepteur ainsi que tous les réglages assignés à ce récepteur. Lorsque l'émetteur et un récepteur déjà appairé sont allumés, l'émetteur automatiquement rappelle les réglages associés à ce récepteur. Il n'y a pas besoin de sélectionner un modèle dans une liste mémorisée.

Verrouillage de modèle :

Le système Traxxas Link peut mémoriser jusqu'à 20 modèles (récepteurs). Si vous appairez un 21ème récepteur, le système Traxxas Link va annuler le récepteur le plus vieux de sa mémoire. En d'autres termes, le modèle que vous utilisiez depuis le plus longtemps est annulé. En activant le verrouillage de modèle, vous verrouillez le modèle en mémoire de sorte qu'il ne puisse être annulé.
Vous pouvez aussi appairer plusieurs émetteurs Traxxas Link au même modèle rendant possible de prendre n'importe quel émetteur et n'importe quel modèle déjà appairé de votre collection, les allumer et piloter. Avec le système Traxxas Link, pas besoin de se souvenir quel émetteur convient à quel modèle et il n'est pas besoin de choisir un modèle dans une liste en mémoire. L'émetteur et le récepteur le font pour vous automatiquement.

Activation du verrouillage de modèle :
1-Allumez l'émetteur et le récepteur que vous désirez verrouiller.
2-Appuyer et maintenir le bouton MENU – relâchez quand la led d'état clignote vert.
3-Appuyer sur le bouton menu 3 fois, la led d'état clignote vert 4 fois de manière continue.
4-Appuyer sur le bouton SET, la led d'état clignote vert en flashant.
5-Appuyer une fois sur SET, la led d'état clignote rouge une fois de manière continue.
6-Appuyer une fois sur MENU, la led d'état clignote rouge 2 fois de manière continue.
7-Appuyer sur SET, la led d'état clignote rapidement en vert. La mémoire est maintenant verrouillée.
Appuyer sur MENU et SET pour revenir en mode pilotage.
NOTE : Pour déverrouiller une mémoire, appuyer sur SET 2 fois comme à l'étape 5-, la led clignote vert rapidement pour signifier que le modèle est déverrouillé.
Pour déverrouillez tous les modèles, appuyer sur MENU 2 fois comme à l'étape 6- et appuyer sur SET.

Pour annuler un modèle :
Vous pouvez avoir envie d'annuler un modèle que vous n'utilisez plus et l'effacer de la mémoire.
1-Allumez l'émetteur et le récepteur que vous désirez annuler.
2-Appuyer et maintenir le bouton MENU, relâchez quand la led d'état clignote vert ;
3-Appuyer sur le bouton MENU 3 fois, la led d'état clignote vert 4 fois de manière continue.
4-Appuyer sur SET 1 fois la led d'état clignote vert 1 fois de manière continue.
5-Appuyer sur MENU 1 fois la led d'état clignote vert 2 fois de manière continue.
6-Appuyer sur SET, la mémoire est maintenant sélectionnée pour être annulée. Appuyer sur SET pour annuler le modèle. Appuyer et maintenir le bouton MENU pour retourner en mode pilotage.

Failsafe :
Le système de radio Traxxas est équipé d'une fonction failsafe intégrée qui positionne les gaz sur la dernière position neutre en cas de perte de signal. La led sur l'émetteur et le récepteur clignotera rouge rapidement.

Codes Led de l'émetteur :

Couleur	Code	Indication	Remarques
O	Vert fixe	Mode de pilotage normal	Voir page comment utiliser votre radiocommande
X O	Rouge clignotant lent	Mode appairage	Voir page informations sur l'appairage
X X	Vert clignotant rapidement	Mode de recherche du trim de gaz	Tourner le bouton multifonction à droite ou à gauche jusqu'à ce que le Led arrête de flasher
X	Rouge clignotant moyen	Alarme de batterie faible	Mettez de nouvelles batteries dans votre émetteur
X X	Rouge clignotant rapide	Problème de transmission – erreur	L'émetteur et le récepteur ne sont plus appairés. Arrêtez le système et rallumez pour reprendre un fonctionnement normal. Rechercher la source du problème de transmission (hors de portée batterie faible, antenne endommagée)

Codes de programmation :

Couleur	Code	Indication	Remarques
X ou X	Décompte ou chiffre rouge ou vert puis arrêt	Position actuelle du menu	Voir l'arborescence du menu pour plus d'informations
X x 8	8 clignotants vert rapide	Validation menu	
X x 8	8 clignotants rouge rapide	Menu set invalide	Erreur utilisateur comme essayer d'annuler un modèle verrouillé

Codes Led du récepteur :

Couleur	Code	Indication	Remarques
O	Vert fixe	Mode de pilotage normal	Voir la page comment utiliser votre radiocommande
X O	Rouge clignotant lent	Mode appairage	Voir la page informations sur l'appairage
X X	Rouge clignotant moyen	Fail Safe détection de tension faible	Tension d'alimentation faible du récepteur mais suffisant pour remettre au neutre le servo des gaz avant perte totale de puissance

MENU ARBORESCENT

Le menu arborescent ci-dessous montre comment naviguer dans les différents réglages et fonction de l'émetteur TQ 2.4GHZ. Appuyer et maintenir la touche MENU pour entrer dans l'arborescence et utilisez les commandes suivantes pour naviguer dans le menu et sélectionner les options.

MENU : Lorsque vous entrez dans un menu, vous commencez toujours par le haut. Appuyer sur MENU pour descendre dans le menu. Lorsque vous êtes en bas du menu, appuyer sur MENU vous renvoie en haut.

SET : Appuyer sur SET pour vous déplacer en travers de l'arborescence et sélectionner les options. Lorsqu'une option est confiée à la mémoire de l'émetteur, la led d'état clignote vert rapide.

BACK : Appuyer sur MENU et SET en même temps pour revenir en arrière d'un niveau.

EXIT : Appuyer et maintenir MENU pour sortir de la programmation. Les options sélectionnées sont mémorisées.

ECHO : Appuyer et maintenir SET pour activer la fonction « écho ». Echo vous rappelle votre position dans le menu arborescent si vous avez perdu votre position.

Par exemple si votre position actuelle est « butées de direction », en maintenant SET, la led va clignoter vert 2 fois, vert 1 fois et rouge 3 fois. Echo ne modifie pas vos réglages ou change votre position dans la séquence de programmation.

Voici un exemple de comment accéder à une fonction dans le menu. Par exemple, l'utilisateur est en train de programmer le bouton multifonction pour servir de commande de dual rate de direction.

Pour mettre le bouton multifonction en tant que commande de dual rate de direction (%).
1-Allumer l'émetteur.
2-Appuyer et maintener MENU jusqu'à ce que le led verte clignote 1 fois.
3-Appuyer sur SET, la led rouge clignote 1 fois signalant que STERRING DUAL RATE a été sélectionné.
4-Appuyer sur MENU 2 fois, la led rouge clignote 3 fois de manière continue signalant que STEERING PERCENTAGE a été sélectionné.
5-Appuyer sur SET pour valider. La led verte clignote 8 fois pour indiquer la validation.
6-Appuyer et maintenir MENU pour retourner en mode pilotage.

Restauration des réglages usine :
Emetteur sur arrêt.
Appuyer sur MENU et SET à la fois et maintenez-les.
Allumer l'émetteur, la led rouge clignote.
Appuyer sur MENU 1 fois, la led clignote 2 fois de manière continue.
Appuyer sur SET pour annuler les réglages, la led devient vert fixe.
L'émetteur est retourné à ses réglages d'origine.

NOTE : L’émetteur émet durant la programmation de sorte que vous pouvez contrôler vos réglages en temps réel sans avoir à sortir du menu arborescent.

Réglage du bouton multifonction en tant que commande de sensibilité de direction (EXPO).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de sensibilité de gaz (EXPO).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de dual rate de direction (%).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de pourcentage de frein (%).
Réglage du bouton multifonction en tant que commande de trim de gaz.
Verrouillage du bouton multifonction.
Inversion du sens de rotation du servo de direction.
Réglage du subtrim du servo de direction.
Réglage des butées du servo de direction.
Réinitialisation des butées du servo de direction.
Inversion du sens de rotation du servo de gaz.
Réglage du subtrim du servo de gaz.
Réglage des butées du servo des gaz.
Réinitialisation des butées du servo des gaz.